

Auhinnat

370 193

Auhinnat

I. Jaga.

Koppe, Heim.

Achimata 55

370193

Māgusōna :

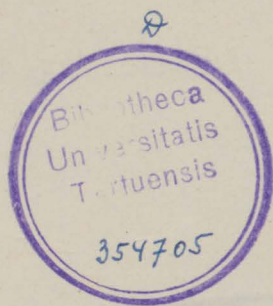
Ueno :

" *Cessant- consules, ne quid respublica
detrimenti capiat.* "

Die Kompetenz der Konsule
in der Handelschiffahrt.

4A

2407.



Literatur.

- Laband. Staatsrecht des deutschen Reiches. III Band. Tübingen 1913.
- Liszt, Franz von. Das Völkerrecht. Fünfte Auflage, Berlin 1918.
- Heffter. Europäische menschnarodnoe pravo. 1880.
- Martens, F. Sovremennoe menschnarodnoe pravo zivislisovannykh narodow. St. Petersburg 1898.
- Aljanitzky. Menschnarodnoe pravo. Tomsk 1911.
- Ullmann, E. v. Völkerrecht. Tübingen 1908.
- Perls. Das internationale öffentliche Recht der Gegenwart. Berlin 1903.
- Miriguyac. Traité de droit public international. 1907.
- Lauter, J. de. Le droit international public positif. Oxford 1920.
- Nys, Ernest. Le droit international. Bruxelles 1904.
- Holtzendorff. Handbuch des Völkerrechts 1887. [Band I. Holtzendorff, Fr. v.
"Die konsularn Institutionen" Seite 351-355.
Band II. Jorrie, Dr. Felix.
"Das Recht und die rechtlichen Grundlagen für den internat. Verkehr zur See."
Seite 407-480.]
- Heyking, A. Baron. A practical Guide for Russian Consular Officers. London 1916.
- Eesti Lepingud Välismaadega. Band I, II, III, IV; 1919-1921; 1922; 1923; 1924.
- Gorjainow. Rukowodstvo dlja konsulow. St. Petersburg 1903.
- Hrabar. Le nouveau Règlement consulaire de Russie. [Aus dem "Journal de droit international" Mai Juni 1926, Seite 578-583.]
- Howell, Ellery C. Le consul (fonctions, immunités, organisation, exequatur).
Thèse pour le doctorat. Paris.
- König, B. W. v. Handbuch des deutschen Konsularwesens. Achte Auflage. Berlin 1914.
- Foignat, René. Manuel élémentaire de droit international public. Paris 1923.
- Fanchille, Paul. Traité de droit international public. Huitième édition. Paris 1926
[Tome I. Troisième partie. Paix.]

Literatur.

Bonde, Amédée "Traité élémentaire de droit international public".

Paris 1926.

Zorn, Philipp. "Deutsches Staatsrecht und Konsularrecht".

[im Handbuch des Völkerrechts von Stier-Somlo. III Abteilung II Kap.]
1920.

Zorn, Philipp. "Die Konsulargesetzgebung des Deutschen Reiches".

III Auflage, bearbeitet von Dr. Konrad Zorn. Berlin 1911.

Erster Teil.

Einleitung.

Bevor wir an die Untersuchung und Betrachtung der speziellen Fragen, die uns unser Thema stellt herangehen wollen, muss es wohl geraten sein die Grundlagen des Konsularwesens wie auch den historischen Niederschlag seiner jahrhundertlangen Entwicklung einer näheren Erörterung zu unterziehen.

Im Konsularrecht haben wir es mit einer Disziplin zu tun die in den verschiedenen Staaten eine verhältnismäßig übereinstimmende Normierung gefunden hat. Wohl muss zugegeben werden, dass die Rechte und Pflichten der Konsule an Umfang in den einzelnen Ländern verschieden sind; es ist dies aber lediglich bedingt durch von einander abweichende völkerrechtliche Beziehungen und durch besondere Erscheinungsformen des

Handels. Doch bleiben die grundlegenden Prinzipien hier immer die gleichen. Auch muss darauf hingewiesen werden, dass eine solche Differenzierung eine recht seltene Erscheinung ist.¹⁾

Das Konsularwesen hat für die völkerrechtlichen Beziehungen eine steigende Bedeutung gewonnen. Zwar unterbrach der Weltkrieg die friedlichen internationalen Beziehungen für ein halbes Jahrzehnt. Doch die den Weltkrieg abschliessenden Friedensverträge haben die Notwendigkeit der Wiederaufnahme des völkerrechtlichen Verkehrs erkannt.

¹⁾ Stowell Einleitung. "Il peut arriver sans doute, que le nombre et la nature des devoirs de ces fonctionnaires varient avec les conditions différentes du commerce et des relations internationales, mais les principes essentiels, qui dominent la matière restent les mêmes."

I Einleitung.

Geschichtlicher Überblick.

Bestritten ist der Zeitpunkt der Entstehung der Konsularinstitution. Die einen verlegen ihn in hohes Altertum, andere wieder suchen ihn in der leichter greifbaren Zeit des früheren oder späteren Mittelalters.¹⁾

Jedenfalls kann man sich der ersten Meinung nicht ausschliessen. Die Grundlagen auf denen das Konsularwesen beruht sind anderer Natur

¹⁾ Die herrschende Meinung vertreten:

v. Martens. S. 67. Lorenz. S. 62. I. „Unser Konsularinstitutionen ähnliche gab es auch im Altertum. Doch seine wirklichen Anfänge liegen in der Zeit der Kreuzzüge...“ Louter. S. 61. „Il faut chercher l'origine du consulat actuel dans l'Europe méridionale au moyen âge.“ Fanchille. S. 111. Section I. „Leur origine remonte au moyen âge.“ Ullmann. S. 197. Diese Meinung teilt auch Stoltzendorff. Band I. S. 352. „Die Konsulate... für welche man ohne hinreichenden Grund bereits im grauen Altertum oder

als die welche dem Patronat und der Funktion des praetor peregrinus in Rom und den „πρόξενος“ Altgriechenlands ihren Stempel aufdrückten.¹⁾ Die Proxenos in den hellenischen Staaten waren Bürger dieser Staaten, die von einem fremden Staat beauftragt waren Sorge zu tragen für die Angehörigen dieses fremden Staates. Die „patroni“ des römischen Imperiums waren römische Bürger beauftragt die Fremden im Territorium der Stadt Rom zu schützen. Sie wurden immer aus der Zahl der Ortsangesessenen gewählt, und ihre Hauptaufgabe war die Vertretung der Ausländer vor Gericht, nicht aber

in Ägypten Anknüpfungspunkte gefunden zu haben vermeint.²⁾ Einigermassen abweichend aber von der allgemeinen Auffassung ist wohl der Nachsatz: „Die ersten Anfänge vermutet man wohl meist im 18. Jahrhundert, also im Zeitalter der karolingischen Monarchie.“ Den entgegengesetzten Standpunkt vertreten: Stowell. „... leur origine remonte à l'exemple de l'antiquité.“ In gewisser Beziehung auch v. König. Wilson.

²⁾ Ullmann. S. 197. „Die Verhältnisse die zur Bildung des Konsulatswesens führten sind in einer viel späteren Zeit wirksam geworden.“

die Förderung der völkerrechtlichen Handelsbeziehungen die dem Altertum mehr oder weniger fremd blieben.¹⁾ Beide Institutionen sind zugleich mit dem Altertum untergegangen ohne Spuren zu hinterlassen.²⁾

Wohl aber sind die Konsulate eine der ältesten Institutionen in der Geschichte des Völkerrechts.³⁾ Ihre Entstehung fällt in die Zeit der Kreuzzüge. Damals als die Berührung der christlichen Völker mit den Muselmännern Handelsbeziehungen schuf mußte dieser Handel noch schwer um seine Existenz ringen. Es ergab sich die Notwendigkeit des Schutzes von Person und Kaufmannsgut.

1) v. Martens. S. 67. Auch v. König. S. 2.

2) Lunter. S. 61.

3) Heffter. S. 474 "Unter den verschiedenen europäischen völkerrechtlichen Instituten, die geschaffen sind im Interesse der Handelsbeziehungen sind fraglos die Konsulate eines der ältesten.

Mérignhac. S. 314. "L'institution des consuls est une des plus anciennes dans les annales du commerce et du droit international."

Es ist sicher, dass die ältesten Spuren uns auf die Gestade des Mittelmeeres verweisen. Als die Wiege der Konsularinstitution können wir daher bezeichnen die Küstenlinie zwischen Amalfi, Pisa, Genua, Marseille und Barcelona.¹⁾ Das hier in Südeuropa bestehende Korporationswesen wurde hinübergetragen in die neuerschlossenen Länder der Levante. Im Unterschied zu den Consules mercatorum, d. h. den Mitgliedern der südeuropäischen Handelsgerichte wurden die Konsulen in der Levante genannt Konsulen im Auslande (überseeische Konsulen, Consuls d'outre mer).²⁾

Dieser Rübergreif auf die altbewährte Städteordnung des südlichen Europa geschah keineswegs nur aus Traditionsgelühl - sondern, und das in erster Linie, aus nacktem Selbst-erhaltungstrieb. Denn die Fortentwicklung der von Venedig, Pisa, Florenz, Genua, Marseille, Barcelona im Orient gegründeten Handelsniederlassungen war bedingt durch die Schaffung

1) Holtzendorf. Band. I. S. 352.

2) v. König. S. 2.

einer jurisdiktionellen Autorität.

So ist das Konsularwesen hervorgegangen aus der Tatsache, dass der noch junge Handel sich in den ausländischen Staaten eine unabhängige richterliche Macht zu sichern suchte. Es musste ein Organ geschaffen werden das sowohl die Entscheidung hatte in Streitigkeiten aus Handelsgeschäften zwischen den Angehörigen derselben Heimet und in Streitigkeiten zwischen diesen und den Ortsbewohnern, als auch die Entscheidung in allen den Fällen wo der Handel im ganzen vor der Willkür der Ortsbehörden geschützt werden musste.¹⁾

Es ist logisch, dass die Faktoreien in Alexandria, Tyrus und anderen östlichen Städten als Vorbild die in Südeuropa bestehende Ordnung benutzten. Denn dort war der Konsul ein jährlich gewählter Agent um den Seeleuten und Kaufleuten der Städte des Mittel-

¹⁾ Ullmann. S. 197.

Heftner. S. 445.

meeres als Richter zu dienen in ihren Streitigkeiten aus Handelsgeschäften.¹⁾ Naturgemäß brauchten die neu entstandenen Handelskolonien solche Richter, Konsulen genannt, die in enger Verbindung standen mit dem auf korporationswesen beruhenden mittelalterlichen Handel.²⁾

Noch ein weiterer Umstand förderte die Entstehung von Konsulaten in fremden Häfen zum Zweck des Handelsbetriebes.³⁾ Die an den Küsten der Levante gegründeten Faktoreien wurden in Übereinstimmung mit dem im Mittelalter herrschenden Grundsatz der Nationalität des Rechts — d. h., dass ein jeder gerichtet werden sollte nach dem

¹⁾ Fanchille. l. m. section I. „A cette époque, le mot consul désignait un fonctionnaire local, généralement élu, tous les ans par les membres des corporations des marchands et par les marinières, chargé d'exercer la juridiction commerciale dans les villes commerçantes et dans les ports de la Méditerranée“ Mérygnac S. 314. „Au moyen âge, le consul était un agent local, annuellement choisi par les marchands et les marinières des villes de la Méditerranée pour leur servir de juge dans les litiges commerciaux.“

²⁾ Holtzendorf. I S. 352.

³⁾ v. König. S. 2.

Rechte seiner Heimat - verwaltet auf Grund ihrer nationalen Gesetze. Selbstgewählte Konsule sorgten für Ordnung und Recht und entschieden in Streitigkeiten zwischen den Mitgliedern der Kolonie nach heimatlichen Gesetzen.¹⁾ Diese Handelsniederlassungen waren Inseln inmitten eines fremden feindlichen Landes, der Kompetenz der lokalen Behörden entrückte Stadtviertel wo der Kaufmann Rückhalt und Schutz fand vor der intoleranten und fanatischen einheimischen Bevölkerung.²⁾

So wurden unter den verschiedensten Namen in Syrien, Palästina, Ägypten für die nach diesen Ländern handelsreisenden Städte und Nationen richterliche Organe (Konsule) eingesetzt.

Wir können nach Holtzendorf drei Grundtatsachen als Voraussetzung der Entstehung von Konsulaten auführen:

¹⁾ v. König. S. 2.

²⁾ Merignhas S. 315.

- (1) den Entwicklungsstand der am Mittelmeer gelegenen Städte.
- (2) die gesteigerten Verkehrsinteressen während der Kreuzzüge.
- (3) die kolonialisatorischen Unternehmungen die zur Gründung von Handelsfaktorien führten. ¹⁾

Im einzelnen können wohl verschiedene Umstände zur Gründung von Konsulaten geführt haben: so ist es bekannt, dass die souveränen Handelsrepubliken ihre ausziehenden Flotten begleiten liessen durch sog. *consules maris, capitanei* (*consuls sur mer*) um ihrem Landsgeossen sowohl auf der Reise als auch in der Fremde die Vorzüge altbewährter Rechtsordnung zu sichern. Manchmal wieder kann die Entstehung bewirkt worden sein durch freiwillige Vereinbarung, gleichsam als Schiedsgerichte. Auch der Prozess der Ausbreitung der Konsularinstitutionen wird nicht immer ein einheitlicher gewesen sein. Wo die Städte selbst die Kolonisatoren sind ist wohl anzunehmen, dass sie den ausfahrenden Flotten Konsula mitgaben; wo wieder kaufmännische Korporationen kolonisierend vordrängen ist die selbständige Erwählung der Konsula nach heimischem Vorbild als wahrscheinlich zu betrachten. ²⁾

¹⁾. ²⁾. Holtzendorf II. 353, 354.

Wie dem auch sei - jedenfalls gelangten die Konsule zu hohen Ehren, sie wurden die Häupter der Kolonie und galten auch dann dem Fehlen stehender Gerandtschaften als Repräsentanten ihrer Nation bei der Lokalregierung.¹⁾

Man interessiert uns die Frage, wie der Konsul die nötige Autorität besass um seinen Wünschen und Anordnungen allgemeine Gültigkeit zu schaffen. Wahrscheinlich wohl zwang den einzelnen Kaufmann die Furcht zum Gehorsam - die Furcht vor Verfolgung von Seiten der übrigen Mitglieder der Kolonie bei eventuellem Nichtfolgelisten. Andernseits wird wohl auch die Erkenntnis von der Allgemeinützlichkeit der Konsulatsinstitution hier eine nicht zu unterschätzende Rolle gespielt haben. Doch es bestand eine weitere Gefahr - so konnte ein reicher und mächtiger Kaufmann leicht dem Konsul den Gehorsam verweigern, diesen des Verrates beschuldigen und vor den lokalen Behörden erklären, dass er gegen Bestand und Sicherheit des Aufenthaltsortes intrigiere.

¹⁾ von König. S. 2.

Um diesem vorzubeugen und andererseits um den Rechten der Kolonie eine offizielle Bestätigung zu geben wurde von den Lokalbehörden die jedesmalige Bestätigung der Wahl des Konsuls erbeten. Aus dieser Übung mag wohl die Praxis der Exekutive hervorgegangen sein. Und endlich der letzte Schritt zu einer weiteren Festigung der konsularien Kompetenz war die weitere Bestätigung der Wahl des Konsuls durch Heimatstadt oder Heimatstaat. So erhielt der Konsul die nötige Autorität durch die doppelte Bestätigung seiner Wahl.¹⁾

Von einigem historischen Interesse ist die im "Consolato del mare" Kapitel 1-42 angeführte Jurisdiktionskompetenz dieser Konsule. Nach der Übung des XIV Jahrhunderts bezog sie sich auf folgendes: auf Havarie, Schiffskamer, Verfrachtungen, Schiffsauside, Seeramp, die Haftung des Schiffers auf Bodenerwerbträge,

¹⁾ Stowell.

Lanter. S. 63. " -- Dans ces consulats ultramarini ... le choix opéré par les marchands fut remplacé peu à peu par la nomination de ceux-ci par le gouvernement de la ville ou de la mère patrie -- "

die Anschaffung des Schiffbedarfes und alle in den Seeverkehr einschlagenden Geschäfte. ¹⁾

Voch müssen wir den Faden der geschichtlichen Weiterentwicklung wieder aufnehmen.

Die Kreuzzüge führten zu keinem günstigen Ergebnis, die Mohamedaner drangen siegreich vor, und die vormals unter christlichem Schutz stehenden Faktorien fielen in die Hand der Mügläyibigen. Und doch änderte sich nichts mit dem Fall des lateinischen Reichs des Orients in der konsularn Organisation, — ja die Kolonien der Kaufleute erlebten sogar einen Aufschwung, zugleich mit dem Wachsen der konsularn Autorität. ²⁾ Denn die Mohamedaner, als ein des Handels mächtiges Volk waren gezwungen die christlichen Faktorien weiter zu dulden und andererseits versuchten die europäischen, daran interessierten Staaten

¹⁾ Holtzendorf. I. S. 354.

²⁾ Mérignhac S. 316.

bei den neuen Herren und Vizekönigen Aegyptens Privilegien und Vorrechte auszubitten für diese Handelskolonien um den Handel fortsetzen zu können. ¹⁾

Seit dem dreizehnten Jahrhundert schickten einzelne Staaten und Städte auch in ihre europäischen Handelsniederlassungen besondere Beamte ²⁾. Denn aus dem oben geschilderten ist ersichtlich, welche immense Bedeutung die Konsulate in den nichtchristlichen Ländern hatten — und ähnliche, wenn auch kleinere Vorteile konnte dieses Institut den christlichen Ländern bringen, die sich doch auch wesentlich von einander unterscheiden in Sitten, Sprache, Gewohnheit und Traditionen. Daher eben ging die Konsulatsinstitution vom Mittelmeerbekken hinüber zu den Häfen des Ozeans, der Nord- und Ostsee. ³⁾

¹⁾ Heffter. S. 445. v. König. S. 2, 3.

²⁾ v. König. S. 3.

³⁾ Münzschae S. 317.

So gab es 1702 in London italienische Konsulen,
ebenso früh wohl auch in den Niederlanden.
Im 17. Jahrhundert hat England Konsulen in den
Niederlanden, in Schweden, Dänemark und Norwegen.
Die Charta Heinrichs des 7. gab den englischen
Kaufleuten in den Hansastädten das Recht aus
ihrer Mitte Richter zu wählen „gubernatores
mercatorum“ oder „gouverneurs“. An der
Spitze der Hansacontoren standen die „Aldermannen“,
oder „Odermannen“. Finden lassen sich aber
auch viele Namen: „Protector, Syndicus
(prévost) u. s. w.“¹⁾. Diese Konsulen
hatten zu überwachen die Erhaltung der er-
worbenen Privilegien, die Anwendung heimischer
Masse, Gewichte und Münzen und hatten wohl
auch eine Art von Gerichtsbarkeit über ihre
Landsleute auszuüben²⁾.

¹⁾ v. Martens. S. 68, 69.
Mörigkhae S. 317.
Lontar S. 63.

²⁾ v. König S. 3.

Im Osten wieder erstarkte im XV Jahrhundert endgültig die Macht der Türken; Europa musste hier zu einer Sicherung der Rechte schreiten, die den Konsulen von Anfang des Mittelalters an gehörten, hauptsächlich war dies die konsularjurisdiction. ¹⁾

Ganz anders als im Osten mussten aber die Grundlagen des Konsularwesens in den christlichen Ländern aufgebaut sein. Denn allein die grossen Unterschiede in Civilisation und Weltanschauung zwischen Occident und Orient hatten die führende Stellung der Konsule in den Levantestaaten zur Folge. Eine ähnliche Vormachtstellung der Konsule in den christlichen Staaten wäre eine Anomalie gewesen. Selbst ihre geringeren Rechte vermochten die europäischen Konsule nicht gegenüber der sich ausbildenden Landeshoheit aufrecht zu erhalten. Denn hier verdrängte im Laufe

¹⁾ v. Martens. S. 69.

der Zeit das Territorialitätsprinzip allmählich das System der Persönlichkeit des Rechts. Liest das zurückgebliebene Mittelalter noch eine fremde Konsularjurisdiction zu - im modernen Staat hatte sie jede Grundlage verloren. Denn nie konnte die lokale Souveränität, die absolute Herrscherin in ihrem Territorium eine fremde, vielleicht sogar in Opposition mit ihr befindliche Jurisdiction dulden. 1)

So entstand der noch heute bestehende grundlegende Unterschied zwischen den Konsulen der christlichen und den Konsulen der nicht-christlichen Länder.

Mühsamkeit der grossen Entdeckungen und der Entwicklung des Handels lenkten die konsularen Institutionen nur wenig die Aufmerksamkeit der europäischen Regierungen auf sich. Das ancien régime wollte den Konsulen nicht wohl. 2)

1) v. Martens §. 69. Holtzendorf. §. 354. Allmann §. 201. Lombr. §. 65. Mérignhac §. 318.

2) v. Martens §. 69.

Der Westphälische Friede (Osnabrück-Münster) führte zur Errichtung ständiger diplomatischer Vertretungen; auch dinsteng zur Transformation der konsularen Institutionen bei.

Diese ständigen Gesandtschaften rissen einen Teil der vormals konsularen Kompetenzen an sich und raubten dem Konsul den repräsentativen Charakter. Die Konsule waren von jetzt an in den christlichen Ländern lediglich betraut mit der Wahrung der Interessen des Handels und der Schifffahrt. Die Fülle politischer Kombinationen rückte den Diplomaten auf den ersten Plan. 1). Die Konsularinstitution des XVII und XVIII Jahrhunderts fristete ein kümmerliches Dasein. 2).

1) v. Martens. S. 70. Ullmann S. 201.

2) Miriguhac S. 318. „Le consul se bornera dès lors à exercer une mission de police, de surveillance, de contrôle et de protection à l'égard de ses nationaux. Telle est sa condition nouvelle à partir des traités de Westphalie.“

Loutin. S. 63, 64.

So können wir drei Tatsachen als Voraussetzung der Schwächung der konsularen Kompetenzen in den christlichen Ländern auführen:

- (1) Nie konnte die konsulare Institution im christl. Europa dieselbe Machtsstellung einnehmen wie im nichtchristlichen Orient. Erwar dies wie oben angeführt bedingt durch die Verschiedenheit der Kulturen und der religiösen Anschauungen.
- (2) Der moderne Staat mit seiner erstarkenden Zentralgewalt konnte keine fremde Jurisdiction in seinem Territorium dulden.
- (3) Die seit dem Westphälischen Frieden bestehenden ständigen diplomatischen Vertretungen rissen einen Teil der vormalig konsularen Funktionen an sich.

Und Europa ging noch weiter. Die Schriftsteller des XVII und XVIII Jahrhunderts zeigen sogar eine scharfe Verachtung gegenüber den konsularen Institutionen.

1) Mérimée S. 63. „Les auteurs du XV^e siècle et du XVIII^e siècle parlent d'eux avec dédain. Wiequet écrit: les consuls ne sont que des marchands qui, avec leur charge de juger des différends qui peuvent surgir entre ceux de leur nation, ne laissent pas de faire leur trafic et d'être soumis aux lois locales. Ils mendient le titre de commissaire afin de faciliter par là leur petit commerce; les princes, qui usent de leurs

Der Konsul war herabgemünzt zu einer
 Autorität zweiten Ranges. Dies war jedoch
 eine Überreibung. Auch in jener Zeit
 konnte die Bedeutung des Konsulatsinstituts
 nicht überschätzt werden, waren doch die
 handelspolitischen Interessen in den Vorder-

services, les protègent „comme tout bon maître protège son
 serviteur et son domestique, mais non comme ministre public.“
 Van Bykershoek dit également que les consuls ne sont en
 général pas autre chose que des marchands; ils ne sont pas en-
 voyés pour représenter leur monarchie, mais pour protéger les
 sujets de ce dernier dans la lutte commerciale, et pour trancher
 leurs différends commerciaux. Vattel rappelle la considération
 dont ils jouissaient jadis: „Autrefois, les consuls étaient des
 espèces de ministres publics, mais aujourd'hui ce titre est donné
 à de simples commissionnaires des princes pour leurs affaires
 particulières. Souvent même, ils sont sujets du pays où ils
 résident; -- on leur doit quelques égards en considération du
 prince qu'ils servent.“

Voici ce qu'écrivait encore en 1854 un consul général à
 Londres: „Repoussés de la Cour, les consuls ne sont point
 reçus dans les salons aristocratiques. Les fonctionnaires

gründ. der Beachtung und Sorge durch den absoluten Staat getrieben. Dahin zielt Colberts Marineordnung von 1681, die den meisten Staaten als Vorbild der Organisation des Konsulardienstes gedient hat. ¹⁾

Fauchille nennt in diesem Zusammenhang die Konvention von Pardo vom 13 März 1769. ²⁾

croiraient déroger en les accueillant. Le haut commerce lui-même se montre peu sympathique à des résidents, qui ne sont, à ses yeux, ni hommes du monde, ni hommes d'affaires, qui n'ont ni crédit à la Bourse, ni accès au West End. Bulmerincq prouve cependant, à l'aide de traités du XVIII^e siècle, qu'entre la protection du commerce et des personnes privées, ils étaient aussi de fonctions juridiques et de police."

Fauchille. Section I. §. 115. "A un certain moment, au XVIII^e et au XIX^e siècle, tout au moins en France, l'établissement de consuls étrangers fut envisagé avec défaveur. ---"

¹⁾ Ullmann. §. 201.

²⁾ Fauchille. §. 115. "Les liens du sang et de l'amitié qui unirent les gouvernements de Versailles et de Madrid depuis que deux branches de la maison de Bourbon régnaient sur la France et l'Espagne, et

Diese beiden Akte sind wohl die Grundlage und der Typus der Konsularkonventionen der modernen Zeit geworden.

In der zweiten Hälfte des XIX Jahrhunderts hat sich ein bemerkenswerter Wechsel vollzogen. Das Wort von Chateaubriand charakterisiert dies: „Le temps des ambassadeurs est passé, celui des consuls est venu.“ Auch Stowell unterstreicht diese Berufung

qui furent recerés par le Pacte de famille, les amenèrent à conclure au Pardo le 13 mars 1769 une convention qui, pour entretenir les rapports amicaux entre les deux couronnes, prit un règlement d'ordre en ce qui concernait l'exercice des fonctions des consuls: cette convention a été le point de départ et a fourni le type des conventions consulaires des temps modernes.

der Konsulen. 1) Im XIX Jahrhundert wurde eine feste Grundlage für die Wirksamkeit dieses Instituts geschaffen in Gesetzgebung und Verträgen. 2) Den Anstoß hierzu gaben die Wichtigkeit des Verkehrs, des Reisefiebers, die Emigration und die gewaltige Ausdehnung des Handels. 3)

Heute ist der Konsul, im Gegensatz zum Diplomaten, der Vertreter politischer Interessen

1) Loutier. S. 60.

Stowell. "L'institution des Consulats est appelée à un grand développement."

Fanchille. S. 115. "Un phénomène remarquable s'est produit dans la seconde moitié du XIX siècle. Le nombre des missions diplomatiques a eu une tendance à décroître; celui des consulats a été en augmentation. - Les consulats sont établis dans un plus grand nombre de localités et le rôle des consuls acquiert chaque jour plus d'importance."

2) v. Martens. S. 70. Allmann. S. 202.

3) Fanchille. S. 115, 116.

und dem Wahren des Friedens, — der Vertreter
 der Handelsinteressen und der Individual-
 interessen. Der Konsul ist dies sowohl
 nach der historischen Genesis als auch nach
 der jetzigen Ausprägung der Verhältnisse. Seine
 Definition kann daher folgendermaßen gefasst
 werden: der Konsul ist ein offizielles
 Organ seines Staates, welches betraut ist in
 den Städten und Häfen des Auslandes zu wahren
 die handelspolitischen Interessen des Absende-
 Staates und weiter ist der Konsul ein Organ
 das Sorge zu tragen hat, dass die Rechte
 seiner Nationalen nicht im Auslande an-
 gegriffen werden. Letzteren gegenüber er-
 füllt er administrative Funktionen (oder
 richterliche). Weiterhin gehören in den
 Kompetenzbereich des Konsuls: Ausübung
 polizeilicher Funktionen in der Handels-
 Überwachung der Einhaltung der Handels-
 und Schifffahrtsverträge, die Beachtung
 der Entwicklung der ausländischen Industrie usw.)

→ Pradin-Jodré IX. 2034. Misinghac S. 319.
 Mjanitzky . S. 200. Lauter. S. 59.

Es müsse zu weit gehen, wollten wir an
 diese Stelle die grundlegenden Verschiedenheiten
 der Konsularkompetenzen in den christlichen
 und in den nichtchristlichen Ländern aufzählen.
 Letztere können nur in diesem Zusammenhang
 nicht weiter interessieren, wir werden unser
 Thema behandeln müssen unter Ausschaltung der
~~Wahl~~ Untersuchung und Betrachtung der Konsularen
 Funktionen in den nichtchristlichen Ländern.

Auch müsse es zu weit gehen, wollten wir hier
 die Gegenüberstellung von Berufskonsul und
 Wahlkonsul detailliert erörtern, wir
 können nur soweit aufzählen, dass die
 Entwicklung wohl allmählich die Letzteren die
 dominierende Stellung zusichern wird; einzelne
 Länder haben in letzter Zeit überhaupt von
 der Ernennung von Wahlkonsulen abgesehen. ¹⁾

¹⁾ Näher ist diese Frage behandelt von:

Loutch. S. 66. „ -- beaucoup d'Etats donnent, sans
 hésiter, la préférence aux conseils de carrière. La
 France, suivie en cela par d'autres Etats, comme l'Espagne,
 l'Autriche-Hongrie et la Russie (!!? dies ist wohl der Fall nicht
 beim alten Russland sondern in Sowjetrusland) ne possède

Auch ist hier nicht der Ort näher die Verschiedenheit der Auffassungen einzelner Schriftsteller über Begriff und Wesen der Konsulatsinstitution zu betrachten. Diese Verschiedenheit der Auffassungen findet schon ihren Ausdruck in der Definition des Konsulatsinstitutes. Zorn verweist die laudlämpfiche Definition - dass der Consul der Vertreter der Handels- und Individualinteressen sei - als zu eng und sagt: „die Consule sind Staatsbeamte, wie die diplomatischen Amtsträger, sie üben im fremden Staat die Staatsgewalt des eignen Staates aus; ihre Stellung ist eine obrigkeitliche, sie üben obrigkeitliche Rechte aus. Die Mehrzahl der völkerrechtlichen Autoren hält an der engeren und zugleich älteren Anschauung fest.“

Es würde zu weit führen alle diese Probleme hier näher zu beleuchten.

que des consuls de carrière.“

1) Näher siehe Zorn. S. 61, 62, 63.

Für uns im Estland kaum von weitem Interesse sein und die Entwicklung und Geschichte der Konsularinstitution in Russland.

Das alte Russland bezug zur Zeit Peters des Großen empfangt Konsulen, ohne aber selbst welche zu ernennen. Dem Umschwung hierin brachten Peters d. Gr. Reformen. 1717 gab es russische Konsulen in Holland. Im Reglement der Kammer-Kollegium Art. 13 ist die Rede von russischen Konsulen in Europa und Asien. Doch ein Konsularstatut existierte nicht.

Mit der Entwicklung des russischen Handels wurde letzteres erforderlich, alles dies führte zu einer Vermehrung der Zahl russischer Konsularämter im Ausland.

Das erste Statut erschien 1820; es war dies ein Spiegelbild französischer Gesetzgebung, der Déclaration Ludwig d. XIV und entsprach in keiner Weise den russischen Bedürfnissen. 1858 erfolgte eine neue Auflage des Konsularstatuts, diese hat Gültigkeit behalten

bis in die neueste Zeit. Die Neuauflagen 1887 und 1893 brachten nur geringfügige Änderungen. Eigentlich bestimmt das Statut von 1858 den Umfang der Rechte und Pflichten der russischen Konsule in europäischen und amerikanischen Staaten, während die Auflagen von 1887 und 1893 sich auf die östlichen Staaten beziehen.

Das russische ^{die} Konsulareninstitutionen betreffende Statut war veraltet, voller Lücken und redaktioneller Fehler. 7.)

Seine Gültigkeit wurde aufgehoben durch ein Dekret des Rats der Kommissare vom 18. Oktober 1918. (Art. 12). Es war dies der erste gesetzgeberische Akt des Sowjetstaates inbetreff des Konsularwesens; hiermit wurde der Umfang der Rechte und Pflichten der Konsule festgesetzt und dem Kommissariat der Auswärtigen Angelegenheiten beauftragt die Tätigkeit der konsularischen Institutionen zu leiten durch Instruktionen. (Art. 11.) Eine grosse Zahl solcher Instruktionen folgte, die bekanntlich ist gesammelt durch Karanhan d. 6. April 1921. 7.) v. Martens. S. 70.

Es folgte ein zweites gesetzgeberischer Akt des Sowjetstaates betreffend die Konsule durch ein Dekret des Rates der Kommissare vom 26. Mai 1921. Dies Gesetz und die oben erwähnte Instruction vom 6. Apr. 1921 bildeten die Grundlage des Konsularrechtes in Sowjetrussland bis vor kurzem.

Denn in der „Sammlung der Gesetze d. U. R. S. S.“ wurde am 3. März veröffentlicht „Das Konsularreglement d. U. R. S. S.“ welches seine Bestätigung erhalten hatte durch das Zentralexekutivkomitee und durch den Rat der Volkskommissare am 8. Januar 1926.

Vor dem Akt des Jahres 1926 herrschten Widersprüche zwischen dem Gesetz vom 26. Mai 1921 und der Instruction vom 6. April 1921, diese Schwierigkeit wurde noch erhöht durch weitere folgende Instructionen die die Zahl 200 erreichten. Eine nutzbringende Anwendung dieser war ausgeschlossen.

Daher wurde 1924 ein Projekt aufgestellt, ausgearbeitet vom Kommissariat für auswärtige

Ängstlichkeiten. Dies Projekt wurde einer ersten Umarbeitung unterzogen und wurde Gesetz am 3 März 1926. ¹⁾

Estlands hatte bis in die letzte Zeit 6 Konsulate (Vereinigte Staaten, England, Lettland, Finnland, Russland und Deutschland) Doch heute unterhält Estland nur noch 3 Konsulate, und zwar in London, New-York und Leningrad. Die Frage unserer konsularischen Vertretung ist besonders in den letzten Tagen äusserst akut geworden. ²⁾

Ich habe hiermit versucht einen kurzen geschichtlichen Überblick der Entstehung und Entwicklung der Konsularinstitution zu geben, wohl wohl gedrehter und kürzer werden wie unsere nächste Frage - die Organisation der Konsularinstitution - behandeln müssen.

- 1) Hrabar im „Journal du droit international“ S. 578.
- 2) Siehe die Leitartikel des „Postimees“ v. 9. Okt. 1926. nr 274. und der folgenden Tage.

Die Organisation der konsularen Institutionen.

Diese konsularen Institutionen unterliegen einer Teilung in dreierlei Hinsicht: die Teilung in territorialer Hinsicht, in persönlicher Hinsicht und die Teilung nach dem Rang.

Territorial — die ausländischen Regierungen ernennen gewöhnlich ihre Konsule in ein fremdes Land nach Bezirken; der Bezirk ist der räumliche Kompetenzbereich eines Konsuls. ↗ Freigrid ist die Lokal-

↗ Loutin. S. 67, 68. „Les fonctionnaires consulaires ~~de~~ d'un État se trouvant sur le territoire d'un autre État forment quelquefois un établissement consulaire; celui-ci est divisé en arrondissements, ou districts, ou sous-districts, sous l'autorité d'un consul général comme chef.“ v. Martens. S. 35. Mérignhac S. 323, 324.

„L'établissement général consulaire, groupant tous les consulats d'une même nation dans un pays déterminé, se divise en arrondissements consulaires, à la tête desquels est placé un consul. L'arrondissement consulaire se bud-

regierung diese Ernennung von Konsulen nach Bezirken von dem Abschiedsprot. verlangen darf.¹⁾
 In persönlicher Hinsicht ist von praktischer Bedeutung die Teilung in Berufs- und Wahlkonsulen (consules missi und consules electi). Der Berufskonsul - ist eine Person, die sich völlig diesem Amte widmet, darin ihren Lebensberuf findet und eine bes. Vorbildung besitzt. Der Wahlkonsul ist eine Person die bereits am Ort ansässig

divise en sous-arrondissements gérés par des vice-consuls sous les ordres du consul. " Zorn. S. 88. "Die Abgrenzung der konsularn Amtsbezirke erfolgt nach dem Reichskanzler, bzw. dem Minister für die auswärtigen Angelegenheiten. Mehrere Konsulatsbezirke können zu einem Generalkonsulat verbunden werden. "

¹⁾ v. Martens. S. 72.

ist, meist als Kaufmann oder Industrieller, und durch Wahl früher der Eingewesenen des Konsularbezirks, jetzt der Regierung des Absendestaates mit den konsularischen Funktionen betraut wird, ohne daraus ihren Lebensberuf zu machen. ¹⁾ Es ist hier nicht der Ort über Vorzüge und Nachteile dieser beiden Kategorien zu diskutieren. Diese Frage ist schon von vielen Autoren des Völkerrechts erschöpfend behandelt worden. ²⁾ Die französische Gesetzgebung, die entwickelteste Konsulargesetzgebung kennt diesen Unterschied nicht und lässt nur Berufskonsule zu. ³⁾

¹⁾ Zorn. S. 81.

²⁾ Louter. S. 66. und
 Allmann. S. 202-209. geben dem Berufskonsul den Vorzug.
 Die entgegengesetzte Ansicht vertritt allein
 de Montluc.

³⁾ Zorn. S. 81.

Ebenso auch Savignienland. Heber im „Journal de droit international“.

In Deutschland gibt es keine so ausgebildete Hierarchie des Konsulardienstes wie in Frankreich. Die Rangverhältnisse des Konsularkorps sind nach dem Wiener Reglement analog dem diplomatischen Korps. Es gibt Generalkonsule, Konsule, Vizekonsule und Konsularagenten (in Frankreich gehören Konsularagenten und Vizekonsule nicht zum Konsularkorps; v. Born. S. 11.)

Zwischen Generalkonsulen und Konsulen besteht prinzipiell kein Unterschied. Eine besondere Stellung nehmen aber die Konsularagenten ein (deutsches Kons.-Ges. § 11).¹⁾ Sie sind wie Zorn sagt „konsularische Privatbeamte“ und empfangen ihren Auftrag vom Konsul; sie sind daher auch nicht Konsule im Sinne des Gesetzes.²⁾ Das in Frankreich existierende Institut der Konsularclerik kennt Deutschland nicht.

- 1) v. König. S. 109. „Es können ihnen nur solche Geschäfte ~~übertragen~~ übertragen werden welche keine obrigkeitlichen Befugnisse voraussetzen.“
- 2) Zorn. S. 79, 80.

In Frankreich unterscheidet man Konsule und Konsularagenten. Die Stellung letzteren stampelt diese wie schon oben angeführt zu Subalternen Beamten. Beide Kategorien sind vielfach in verschiedene Klassen zerlegt. Normal ist der Rang des Konsuls. Viele Länder, z. B. auch Frankreich, haben Generalkonsule beibehalten, doch praktisch ist dieser Titel nur eine besondere Ehrenbezeichnung, ohne dem Träger weitere Rechte einzuräumen.

In den meisten Ländern, so Frankreich, steht an der Spitze des Konsularkorps der diplomatische Vertreter im Auslande. Diese Ordnung ist in Frankreich 1890, in Portugal 1891 eingeführt worden. Dies ist rationell, denn wenn auch die diplomatischen Agenten und die konsularischen Agenten weder dieselben Aufgaben noch denselben Charakter haben, so dienen doch beide der Förderung der internationalen Beziehungen.

Über die Rangverhältnisse im Konsularkorps siehe: Minighas S. 323. Zorn. S. 79. v. König. S. 104, 105. Zouter. S. 67.

Eigenartig ist die Stellung Sowjetrusslands. Hier hängen die Konsulate ab vom Kommissariat für auswärtige Angelegenheiten. Im Sowjetrussland aber besteht nicht der sonst charakteristische Unterschied zwischen dem diplomatischen und dem konsularen Dienst. Beides ist vereint.

Praktisch äussert sich dies darin, dass Sowjetrussland nur in solchen Städten Konsulate errichtet, wo es diplomatische Vertretung besitzt; der letzteren sind dann immer sog. konsulare Sektionen beigelegt.

Ähnlich, - und im Gegensatz zur gewöhnlichen Handhabung in den meisten Staaten, - ist in den Vereinigten Staaten, auf Grund eines aus dem Jahre 1924 datierenden Gesetzes, der diplomatische und der konsulare Dienst nicht getrennt, sondern bilden eins. Neben dem Namen des „auswärtigen Dienstes der Vereinigten Staaten“ kann ein und dieselbe Person sowohl die Funktionen eines diplomatischen Agenten, als auch die eines Konsuls wahrnehmen. Diese Tendenz hat sich heute auch in Estland durchgesetzt.

In Zusammenhang mit der Organisation der Konsulate ist auch zu erwähnen das Dienstpersonal letzterer. Die Konsule bedürfen zur Erledigung ihrer Aufgaben helfender Organe. Teilweise liegen diese mechanische Dienste ab (Schreiber, Kanzleiboten usw.), teilweise haben sie den Konsul zu vertreten, so in Vertretungsfällen oder auch dauernd für besondere Geschäftszweige.¹⁾ Es ist hier nicht der Ort näher darauf einzugehen.

Die Ernennung der Konsule und die Exequatur

Allein souveräne Staaten ernennen Konsule.

Ob der einseitige Akt der Ernennung des Konsuls durch den Absendestaat genügt nicht als formelle Voraussetzung des Eintritts des Konsuls in seine Amtsgeschäfte.

Denn keine Regierung ist an sich verpflichtet fremde Konsule in ihrem Gebiet zuzulassen.²⁾

¹⁾ v. König. S. 155.

²⁾ v. König. S. 102. Anders lauten jedoch die Bestimmungen der Friedensverträge von 1919-1920, die von

Diese Zustimmung der Landesregierung wird durch das sogenannte Exequatur erteilt. Es ist also ein Doppelttes erforderlich zum Amtsantritt des Konsuls: die lettre de provision, der Art der Ernennung von Seiten des Absenderstaates und das Exequatur von Seiten des Empfangsstaates, die formelle Einwilligung zur Besetzung des Postens durch den ernennten Konsul.

Das Exequatur kann verweigert werden, so wenn die Landesregierung die Person des Konsuls unbecquem oder nicht genehm ist. Auch kann ein schon erteiltes Exequatur rückgängig gemacht werden. Die Form des Exequatur ist verschieden, juristisch ist diese jedoch belanglos.

diesen Grundsätzen wichtige Abweichungen stipulieren. So Fauchille. S. 193. „Par les articles 279 du traité de Versailles, 231 du traité de Saint-Germain, 159 du traité de Neuilly, 214 du traité de Trianon, l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie et la Hongrie se sont engagées à approuver la désignation des consuls généraux, consul, vice-consuls et agents consulaires des puissances alliées et associées. Il en résulte que ces pays ont l'obligation de reconnaître toute personne qui leur est désignée. Aucune réciprocité n'est stipulée.“

Rechte und Privilegien der Konsule.

Wie wollen uns mit einem kurzen Hinweis auf diese begnügen.

Wissenschaftlich unterscheidet sich die Stellung der Konsule von derjenigen der Gesandten. Letzteren steht Extraterritorialität zu. Diese umfasst: Unverletzlichkeit, Befreiung von der Gerichtsbarkeit des Empfangsstaates, Unantastbarkeit der Wohnung, Befreiung von staatlichen und kommunalen Diensten und persönlichen Steuern und Abgaben sowie von persönlichen Leistungen. Die Konsule können diese Vorrechte, welche völkerrechtlich den diplomatischen Personen zustehen, nicht in Anspruch nehmen. Doch es ist alter völkerrechtlicher Brauch den Konsule mit Rücksicht auf ihre amtliche Eigenschaft gewisse Vorzüge vor andern Fremden einzuräumen. Eine übereinstimmende Praxis herrscht hier nicht, daher ist dies meist zum Gegenstand von besonderen Vereinbarungen unter den Staaten gemacht worden: es ist dies die Sicherung der Stellung des Konsuls durch Verträge.

Es sind dies Konsular-, Freundschafts-, Handels-,
 Mitgliedschafts- und Schiffahrtsverträge. Ähnliche Verträge hat
 auch die Freistaat Estland abgeschlossen.

(Esti-Briti kaubaleping 20 juulil 1920. a. Esti-Tsuda
 konsulaleping v.v. 16 deti. 1921. a. Esti-Läti konsulale-
 ping v.v. 16 deti. 1921. Esti-Jooma kauba- ja
 laevandusleping. Esti ja Neutraalset kaubaleping. Esti-
 Ungari kaubaleping 1923. Esti-Roosti kaubaleping, 2 nov. 1923.
 Esti-Jantamaa esimese maavanduskoostööleping. Esti ja Dani-
 Islandi vahel kaubanduslikkude vahelõrdade korraldamiseks
 7 sept. 1923. a. Esti-Austria konsulaleping 1926.)

Thronkind ist die Frage über den Umfang der
 konsularn Vorrechte verschiedenen Auffassungen unter-
 worfen. So meinen manche, wie Engelhardt, dass
 dem Konsul die persönliche Unverletzlichkeit
 zugestanden werden müsse. Winder Bywatershoch,
 Calvo, de Gardien, Giffen, Holtzendorff, Hyde,
 Klüber, G. J. de Markus, Moore, Oppenheim, Vattel,
 Wiegand sprechen im Prinzip sich gegen die
 Einschränkung diplomatischer Vorrechte an die Konsulen
 aus, räumen ihnen jedoch in Anbetracht
 ihrer öffentlichen Funktionen gewisse Vorrechte
 ein, so Befreiung von direkten Steuern, per-
 sönlichen Leistungen, von der Quasiobligat-
 ionen und überhaupt die Befreiung von
 Pflichten die der Konsul bei Ausübung seiner offiziellen

Tätigkeit behindern könnten. Auch wieder die Völkerrechtslehren der italienischen Schule hingegen nahezu alle Vorrechte der Konsule,

Die Friedensverträge von 1919-1920 (Art 291 und 294, Versailler Vertrag; Art 243 und 246, Friede zu St. Germain; Art 170 und 173, Vertrag zu Neuilly) stipulieren die Meistbegünstigungs Klausel ohne jede Reziprozität für die Konsule und Vizekonsule der alliierten und assoziierten Mächte im Gebiet der Mittelmächte. ☺

Was die persönliche Unverletzlichkeit der Konsule anbetrifft, so ist dies in dem Sinne zu verstehen, dass die Konsule zu ihrer Person zu respektieren sind.

Zweites ist vereinbart, dass die Konsule in Ansehung ihrer amtlichen Tätigkeit der Gerichtsbarkeit des Landes ihres Amtssitzes nicht unterworfen sein sollen. Dies ist rational, denn eine Verhaftung des Konsuls führt naturgemäß zu einer Gefährdung der Weiterführung der konsularen Geschäfte. Doch diese Exemption bezieht sich auf den ausländischen Konsul von 1) Fanchille.

der Gerichtsbarkeit des Landes seiner Residenz
 Wenn eine solche strafbare Handlung vor-
 liegt, welche nach der Gesetzgebung der Empfangs-
 staats als ein Verbrechen (crime) angesehen
 wird, bzw. vor des Gesetzworungengericht gehört.
 Die lokalen Gerichtstribunale können so
 zum Gegenstand der Untersuchung Verbrechen
 ausländischer Konsule haben. So ist die Lehre
 der meisten französischen Kriminalisten und
 diese ist auch die französische Jurisprudenz ge-
 folgt. Die einzige Ausnahme die hier
 stipuliert ist, ist die, dass der Konsul in
 seiner Eigenschaft als offizielle Person und in
 Ausübung seiner Pflichten gehandelt hat.

Sowjetrussland scheidet diese Exemption nicht
 einmal dem diplomatischen Vertreter zu (so auch
 der Fall mit dem polnischen Konsul 1922).
 Diese Stellung Sowjetrusslands bedeutet ein un-
 gesundes Extrem und eine Anomalie.

Anderes natürlich sind die Konsule
 nicht der Jurisdiction der Civil- und Handels-
 gerichte ihrer Residenz unterworfen. Denn

natürlich kann der Konsul nicht von der lokalen Civiljurisdiction zitiert werden für Akte und Handlungen die er in seiner Eigenschaft als offizielle Person und in den Grenzen seiner Kompetenz vorgenommen hat. Diese Handlungen sind der Ausdruck des Willens seiner Regierung und können nicht einer fremden Gewalt unterworfen sein.

Von ^{Handel-}Handel- oder gewerbetreibende Konsule kann Personalarrest wegen Verbindlichkeiten aus Handelsgeschäften, nicht aber wegen sonstiger Civilverbindlichkeiten verhängt werden.

Auch bringt die Verschiedenheit der Stellung des Berufs- und des Wahlkonsuls Unterschiede in der Exemption von der Gerichtsbarkeit mit sich.

Im übrigen sind jedoch die Konsulanten und die Berufskonsule - von der Ortsgerichtsbarkeit in der Regel nicht befreit. Extraterritorialität steht ihnen nicht zu; sie müssen vor den zuständigen Gerichten des Landes (ihres Wohnsitzes Recht nehmen)

J. v. König. S. 80, 81.

Zu den konsularen Vorrechten gehört die Unverletzlichkeit der Konsulararchivare, und weiterhin das Recht des Konsuls am Eingange seiner Amtsräume oder seiner Wohnung Wappen und Inschrift anzubringen.

Die Zuständigkeit der Konsule.

Nun interessieren die Funktionen und Aufgaben der Konsule in der Handelschiffahrt. Vor nun ein volleres Bild der Konsularinstitution zu geben möchte ich hier in wenigen Strichen den allgemeinen Aufgaben und Funktionen der Konsule aufzählen. Die Sphäre der konsularen Tätigkeit ist nun schon genau zu umgrenzen, geschichtlich ist sie im Laufe der Zeit wichtigen Veränderungen unterworfen worden. Mit einiger Genauigkeit definiert Hall den Kompetenzbereich des Konsuls:

„ Teilweise haben die Konsule die Interessen der Angehörigen des umscheidenden Staates zu wahren, teilweise wieder haben sie im Namen dieses Staates

wichtige Handlungen vorzunehmen für diesen Staat selbst oder seine Untertanen, dass sind dies Handlungen gegen die der Empfangsstaat indifferent und gleichgültig ist." 1)

Von Interesse ist ~~hier~~ die Aufzählung der Konsularfunktionen im neuen sowjetrussischen Konsularreglement von 1926 (bestehend aus 7 ~~§~~ Sectionen, 138 Artikeln).

Die erste Section ist der Organisation der Konsulate der U. R. S. S. gewidmet. Die zweite Section spricht von den Pflichten der Konsule in bezug auf die sowjetrussischen Untertanen in der Fremde und zwar spricht Cap. I. Art. 33-51 von den Pflichten der Konsule im allgemeinen; Cap. II. Art. 52-54 spricht von den Pflichten der Konsule in bezug auf die sowjetrussischen Untertanen in der Fremde, was ihre rechtliche und administrative Bevormundung anbetrifft; Cap. III. Art. 55-57 spricht von

1) Zouter. S. 72.

den Pflichten der Konsule als Handelsbeamte.
 Die dritte Section spricht von den
 notariellen Befugnissen der russischen
 Konsule in Cap. I. Art. 58-61 und in
 Cap. II. Art. 62-66 ist die Rede von den Kanzlei-
 befugnissen. — Die vierte
 Section ist bestimmt für die Pflichten
 der Konsule in der ~~Handelmarine~~ Kriegs-
 marine der U. R. S. S. (Art. 67-85). Die
 fünfte Section redet von den Pflichten der
 Konsule in Anbetracht der Luftschiffahrt
 flotte der U. R. S. S. und die sechste
 Section von den konsularn Pflichten in
 bezug auf Kaufahrtschiffe und Sanitätsdienst.
 Diese letzte Section enthält Rechte und
 Pflichten der Konsule bei Ankunft und
 Abfahrt (Cap. I. Art. 94-¹¹¹~~112~~) ebenso beim Aufenthalt
 von Kaufahrtsfahrzeugen in einem Hafen
 eines Districts. Cap. III. Art. 112-117 ent-
 hält Bestimmungen für den Fall von Haverei.
 Cap. IV. Art. 118-126 fasst die Rechte und Pflichten
 der Konsule zusammen für den Fall des

Kaufes, Verkaufes, Aufnahme einer Hypothek
bei einem Handelsschiff und endlich
enthält Cap. V. Art. 127-132 rechtssetzende
Bestimmungen für den Fall von Tod und
Krankheit in der Schiffsequipage und Cap.
VI. Art. 133-135 enthält Vorschriften für
sanitäre Fürsorge von Seiten der Konsule.

Die letzte VII. Section spricht von den
den Pflichten der Konsule bei Krieg (Art. 136-138).

Die Funktionen der Konsule sind
in den Werken über Völkerrecht meist nur
mit allgemeinen Redewendungen angeführt.
Erschöpfender ist wohl meist die Aufzählung
dieser Funktionen in Verträgen und in den
verschiedenen Konsulargesetzen; allein diese
detaillierte Aufzählung kann gewisse juristische
Wert beanspruchen. Es muss aber noch darauf
hingewiesen werden, dass die konsularen Amts-
funktionen in viele Rechtsgebiete fallen:
Bürgerliches Recht, Handels-, Straf-, Prozess-
und Seerecht.

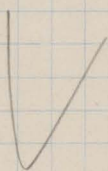
Charakteristisch ist das deutsche Konsulargesetz.

Zunächst stellt es allgemeine Grundsätze auf:
die Konsulen haben 1/ das Interesse des Reiches namentlich in Bezug auf Handel, Schiffahrt und Verkehr zunächst zu schützen und zu fördern

2/ die Beobachtung der in dieser Beziehung bestehenden Haftverträge zu überwachen.

3/ den ihnen Schutz Bittgesuchen Rat und Beistand zu gewähren.

Von diesen Grundsätzen ausgehend bestimmt dann das Gesetz die Funktionen der Konsulen im einzelnen. Diese Funktionen zu erfüllen ist der Konsul sowohl berechtigt als auch verpflichtet.



Ich will versuchen hier eine Aufzählung dieser Befugnisse zu geben:

- (1) die Konsulen fungieren als Standesbeamte. (hierzu gehört: Beschaffung von Nachweisen, Beurkundung des Personenzustandes, Vornahme von Eheschließungen, Führung von Eheschließungsregister, Geburtsregister und Sterberegister).
- (2) Legalisation von Urkunden.
- (3) Erteilung von schriftlichen Zeugnissen.
- (4) Notarielle Urkunden. (Vollmachten, Proteste, Zwangsvollstreckung.)
- (5) Regulierung von Verlassenschaftten (Erscheinung, Inventur, Seemannsnachlässe).
- (6) Gewährung des Rechtsbeistandes. (Zeugenerklärung, Abnahme von Eiden, Auslieferung)

- (7) Erledigung von Rechtsstreitigkeiten.
(Vergleich, Einspruch, Pet. und Beistand, Vertretung ihrer Nationalen vor den Konsulgerichten).
- (8) Ausübung der Gerichtsbarkeit.
(Konsulgerichtsbarkeit, Verfahren im Konsulrechtstreit, in Konkommersachen, in Strafsachen, freiwillige Gerichtsbarkeit.)
- (9) Erteilung und Visierung von Pässen.
- (10) Unterstützung Hilfsbedürftiger.
- (11) Internationale Bekämpfung des Mädchenhandels.
- (12) Die Konsule haben eine Reihe wichtiger Funktionen in bezug auf die Handelsflotte.
- (13) Funktionen in bezug auf die Kriegsschiffe.
- (14) Funktionen in Auswanderungssachen.
- (15) haben die Konsule zu verwalten das Kassen- und Gebührenwesen.

Die Beendigung der konsularn Amtstätigkeit.

Die Funktionen des Konsuls finden ihr Ende durch seinen Tod, seinen Abschied, seine Pensionierung oder Entvornänderung, durch die Zurückziehung der Exequatur oder durch die Kriegserklärung der beiden beteiligten Staaten.

Bei Tod des Konsuls führt vorläufig die Konsulbegesellschaft der an Rang nächst-

stehende Untergebene. Dazwischen wird
 wird vom diplomatischen Amtsträger ein chargé
 d'affaires damit betraut. Im Falle der
 Unterbrechung der diplomatischen Beziehungen
 setzen die Konsule ihre Amtstätigkeit fort,
 wenn nicht die beiden Regierungen die noch
 ernstere Massnahme der Unterbrechung auch
 der konsularischen Beziehungen vornehmen.
 In diesem letzteren Falle wird die Sorge
 für die Interessen des Staates des Konsuls
 anvertraut dem Konsul einer befremdeten
 Macht. Doch werden diese nicht-Agenten
 des sie irrennenden Staates auch können
 nicht Handlungen vornehmen die eine
 Delegation der Souveränität darstellen.

Es wäre wohl eigentlich wünschens-
 wert wenn die Konsule im Falle eines
 Krieges bleiben könnten, da sonst die Sorgen
 um die zurückbleibenden Ausländer zu sehr
 die Tätigkeit der Beamten des betreffenden
 Landes hemmen könnten. Andererseits
 aber würde allgemeines Misstrauen die Tätigkeit
 des Konsuls eines feindlichen Landes hemmen.)

Zweiter Teil.

Die Kompetenz der Konsulen
in der Handelsschiffahrt.

Die Rechtsstellung der Kauffahrtsschiffe.)

Schiffswesen

Die Kauffahrtsmarine dient den internationalen Handelsbeziehungen. Auf hoher See sind alle Schiffe wandelnde Gebietsteile ihres Heimatlandes, sie sind unterworfen den Gesetzen des Staates unter dessen Flagge sie fahren und sind befreit von jeder fremden Polizeigewalt und Gerichtsbarkeit.

Doch sind die Kauffahrtsschiffe während ihres Aufenthalts in den Hoheitsgewässern eines fremden Staates grundsätzlich der Justiz- und Polizeigewalt dieses Staates unterworfen; ein solcher Aufenthalt in fremden Häfen hat prinzipiell die volle Subordination unter die Rechtsordnung des Aufnahmestaates zur Folge.

Der Aufnahmestaat hat das Recht Handlungen der Kontrolle und Gerichtsbarkeit an Bord eines solchen Schiffes vorzunehmen soweit ihm sein eigenes Gesetz dies gestattet und soweit er nicht auf Grund von Verträgen auf diese seine Rechte verzichtet hat.

Dem eine grundsätzliche Befreiung des fremden Kaufahrtschiffes, während seines Aufenthaltes in fremden Hoheitsgewässern, von der amtlichen Gewalt des Uferstaates wäre eine sinnlose Begrenzung der Souveränität der fremden Staatsgewalt, es wäre weiterhin auch ein Durchbruch des Territorialitätsprinzips und eine Gefährdung der Ordnung in diesen maritimen Gebieten.

Diese Pflicht der Aufrechterhaltung unter der fremden Staatsgewalt entspricht jedoch als Korrelat des Recht des fremden Kaufahrtschiffes des Anspruchs auf Schutz. Früher, nach altem Recht war der Fremde rechtlos, heute jedoch ist anerkannt worden der Anspruch des Fremden auf seine volle rechtliche Persönlichkeit zu Wasser und zu Lande.

Dieser Grundsatz bricht sich Bahn schon in der alten deutschen Eidesformel: zu richten dem Fremden wie dem Heimischen, und dem Heimischen wie dem Fremden? —

Es war daher völlig mangelhaft warum die normale territoriale Geltung der

staatlichen Gesetzen mitbrochen werden sollte, da dieses selbst dem fremden Staatswesen nur Nachteile durch ungenügenden Rechtsschutz der Handelschiffahrt bringen könnte, während so dem ausländischen Schiffahrtswesen durch seine Unterwerfung unter die Gesetze des Meeresstaates eine viel günstigere Basis geschaffen wird. Natürlich kann diese Grundsatz nur dort aufrecht erhalten werden wo ein genügend stark organisiertes staatliches Gemeinwesen Gewähr bietet für eine Handhabung der Justiz- und Polizeigewalt im Sinne der Kulturstaaen.

Da aber, wie Harbinger sagt, zugleich die durch die Flagge zum Ausdruck gebrachte Oberhoheit des Heimatstaates sich geltend zu machen sucht - so stossen bei der Einfahrt eines Handelsschiffes in fremde maritime Gebiete zwei Souveränitäten, zwei Machtbereiche aufeinander. Welcher Souveränität ist der Vorrang zu geben? Natürlich der des Meeresstaates, denn ihre Interessen sind wie Stoerk sagt berechtigter

und gewichtigsten.

Zwar bleiben Schiff und Besatzung den Heimatsgesetzen unterworfen, doch diese wirken und können nicht im fremden Seegebiet zum Ausdruck kommen, soweit die fremde Gerichtsbarkeit in Geltung ist.

Ausnahmen hiervon können nur stipuliert sein sei es auf der Grundlage des Prinzips von der Nationalität des Rechts, sei es infolge von Gewohnheit oder Vereinbarung bei Bestehen der Konsulargerichtsbarkeit.

Doch erleidet dies Territorialitätsprinzip Einschränkungen. Konsequenz wurde es durchgeführt bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. In letzter Zeit hat man an die Regel, dass bei strafbaren Handlungen an Bord von Kampfschiffen während ihres Aufenthalts im fremden Hoheitsgewässer, die Kompetenz der lokalen Gerichte eintritt, nicht streng festgehalten. Denn nicht jedes Rechtsverhältnis des Fremden trifft die Interessensphäre des Aufenthaltstaates intensiv genug um diesen zu seiner rechtlichen Regelung desselben

zu veranlassen. Es tritt somit die
subsidiäre Wirksamkeit des heimatischen
Rechts des fremden Schiffes ein; heute pflegt
wohl meist der Meiststaat die Gerichtsbarkeit
über fremde Kauffahrtschiffe nur dann zu
beanspruchen wenn seine Interessen dies
verlangen.

Zunächst kam dieser Grundsatz in Frankreich
zu praktischer Anwendung. So lautet der
Beschluss des französischen Staatsrats vom 20.
November 1806 folgendermaßen: „les droits
de la puissance neutre doivent être respectés,
comme s'agissant de la discipline intérieure toutes
les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la
tranquillité du port n'est pas compromise.“
Hiernach ist klar ausgesprochen, dass der Staat
viele Lebensverhältnisse der Fremden gegenüber
inaktiv und gleichgültig gegenübersteht, bis
über seine Aktion, seine Tätigkeit durch eine
Berührung seiner Interessensphäre ausgelöst
wird. Zwar ist der prinzipielle Inhalt der
Entscheidung des Conseil d'État nur gering,
doch der ihm zu Grunde liegende Gedanke

ist in die meisten Handels- und Konsularentwägungen übergegangen. So hat Wheaton, der ursprünglich jegliche Exemption der Kaufmannsschiffe in fremden Häfen völlig leugerte, diesen Standpunkt verlassen: „Nous croyons qu'à cet égard la législation et la jurisprudence françaises ont établi de vraies distinctions qui doivent être reconnues par toutes les nations, comme les plus conformes au principe du droit universel des gens.“ Dieser Grundsatz ist auch die neuere amerikanische Rechtsprechung gefolgt. Von demselben Gedanken geht auch das vom Institut de droit international 1897 und 1898 aufgestellte „Règlement sur le régime légal de navires et de leurs équipages dans les ports étrangers“ aus. Entsprechende Vorschriften finden sich in zahlreichen Staatsverträgen.

Denn die Staatsgewalt hat nicht immer ein Interesse daran sich in die Rechtsangelegenheiten fremder Schiffe einzumischen. So ein Interesse liegt nur vor:

- (1) bei Gefährdung und Störung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit.
- (2) bei der Sicherung gemäss der Zoll- und Hafengesetze schuldigen Leistungen.

(3) beim Eingreifen in die Rechtsphäre seiner Angehörigen nach Schutzgesetzen.

So werden Tätlichkeiten an Bord eines Schiffes zwischen Personen der Besatzung, ebenso auch wie Civilklagen, die sich aus dem Dienstverhältnis der Schiffsbesatzungen herleiten lassen wohl regelmässig von der Einwirkung der fremden Staatsgewalt ausscheiden können.

Solche Rechtsstreitigkeiten gehören zur Kompetenz der zuständigen Konsule oder der heimatischen Gerichte. Man hat sich somit dem im Mittelalter herrschenden Prinzip genähert, wonach die Fremde wenn möglich vor dem heimischen Richter Recht nehmen sollte.

Die Deutsche Gesetzgebung ist den Normen des internationalen Rechts gefolgt.

Einen dem französischen System entgegengesetzten Standpunkt nimmt das englische Recht ein. Dies stellt im Sinne der älteren Merchant Shipping und Mercantile Marine Acts, in der Instruction an die Konsule des Britischen Reiches den Grundsatz auf: ... that a British merchant ship, while in a foreign port is subject

370193

1

ANHINNET 00

Koppe, Heinrich
Die Kompetenz der...

T. 1

Auhinnatöf, 1926.

370 193^o

Auhinnatöf

Koppe, Heinrich.

II.

Aukimetus
370193

Mäysoina:

Lieno: "Carant consules, ne
quid respublica detrimenti capiat."

Käsöör too ou kunnesta-
suo teise aukimusa
wäärtiseas

Autor: Sued. jied.

Heinrich Koppe.

riige: Frankfurt

Jarhu ilikooli Sekretär

1. XII. 26

4-A

2405



to the laws in force at that port, and that no persons seeking refuge on board such ships, with a view of evading the local laws, can be protected against the operation of those laws. The ship affords no harbour to any person liable legally to be taken into custody; and the crew forms no exception to this rule. The discipline on board a British merchant ship while in a foreign port is usually allowed to be regulated by the master in conformity with British law and it is desirable that he should be supported in maintaining it. Consular officers should assist shipmasters in this respect, warning them, however, of any local rules or regulations which might interfere with their free action in the matter."

Das hier zum Ausdruck kommende Prinzip einer Teilung und einer stillschweigenden Aufteilung der Jurisdiktionsgewalt zwischen dem Kapitän und dem Heimatsstaat des Schiffes hat unter dem Druck der neueren Staatspraxis die Form angenommen, dass den konsularischen Funktionären in fremden Häfen eine festumschriebene, sachlich und räumlich festgestellte Polizei- und Jurisdiktionskompetenz zugesichert wurde. Hauptgegenstand bezieht sich diese auf Streitigkeiten zwischen dem Kapitän und der Mannschaft, besonders die sich aus der Heimergebenden Verpflichtungen.

Anders gestaltet sich das Rechtsverhältnis eines Kaufschiffes zum Meeres bei bloßer Durchfahrt durch fremde Hoheitsgewässer. Mag man diese Souveränität des Meeres über das Meer längs der Küste auf Kanonenschussweite oder auf drei Seemeilen annehmen bleibt sie hier juristisch gleich. Die durch dieses Gebiet durchfahrenden Handelsschiffe haben sich den im öffentlichen Interesse getroffenen Anordnungen, besonders der Seepolizei, zu unterwerfen. Doch kann der Meeresstaat nicht die Jurisdiktionsgewalt über ein durchfahrendes Schiff verlangen. Von Bedeutung ist hier der Anspruch der britischen Krone auf die Jurisdiktionsgewalt über fremde durchfahrende Handelsschiffe. (So bei der Kollision zwischen der "Franconia" und der "Strathclyde".)

Dieser Anspruch muss entschieden zurückgewiesen werden. Denn wenn der Lordkanzler das Recht fremder Schiffe zu einer Durchfahrt durch diese Gewässer als eine Konzession der britischen

Regierung ansieht, so bedeutet dieser Ausdruck eine Verletzung der Freiheit des Seewerks.

Denn die freie und ungehinderte Beibehaltung der die verschiedenen Teile des Weltmeers verbindenden Verkehrsstrassen ist eben die logische Voraussetzung und Vorbedingung des Grundsatzes der Freiheit der Meere.

So hat sich die englische Regierung in einem Widerspruch gestellt zu einem Grundsatz des Völkerrechts. Auch Sir Robert Phillimore sprach sich dagegen aus und noch bestimmter haben deutsche Publizisten den entgegengesetzten Standpunkt zum Ausdruck gebracht (Heftler, Nizze, Blutwachs, Hübler). Abweichend davon, und dem britischen Standpunkt für korrekt haltend ist die Auffassung von Lorenz, Harbuzer, Biding, Hoernig. Eine nähere Eingehen auf diese Frage müßte sich,

Die Kompetenz der Konsule und der Schutz der Handelschiffahrt. 1)

1) Literatur: Gorjainow, Laband, Zorn, v. König, Howell, Hysking.

Amidi Bonde sagt: „-- les consuls exercent la police de la navigation de leurs nationaux dans les ports où ne se trouvent pas de navires de la marine militaire. Ils ont également des attributions concernant le rapatriement des matelots, l'extradition des marins déserteurs, le sauvetage des navires naufragés et de la cargaison, la constatation des avaries, etc.“

Die Anwendung der Vorschriften der verschiedenen staatlichen Gesetzgebungen in bezug auf die Ausübung der konsularen Funktionen ist bedingt durch die Zulassung durch den Staat des Amtssitzes; diese Anwendung, auf dem gegenseitigen Interesse der Staaten begründet, wird in weitem Umfang gestattet. Doch hat sich hierin bis heute kein ein-

heitliches Gewohnheits- oder Vertragsrecht ausgebildet.

- (1) Ankunft des Handelsschiffes. Pflicht des Schiffsführers zur Meldung.

Die Konsulen haben die Meldung der Schiffsführer, beim Einlaufen eines Handelsschiffes in einen Hafen ihres Amtsbezirks entgegenzunehmen. Der Führer des Kaufahrtsschiffes seinerseits ist wiederum verpflichtet sobald er den Hafen des Amtsbezirks eines Konsuls des Landes dessen Flagge das Schiff zu Recht trägt anlänft dies unverzüglich schriftlich oder mündlich dem Konsulat zu melden. Diese Meldung hat den Zweck die Konsularbehörden über den Verkehr der Schiffe ihres Landes in ihrem Amtsbezirk genau zu unterrichten, anderseits wieder will diese Meldung dem Konsul die Möglichkeit geben seine wichtigen und

mannigfaltigen ihm bezüglich der Handels-
flotte zustehenden Aufgaben zu erfüllen.

Durch diese Meldung erhält der Konsul, und
durch seine Vermittlung, die ihm übergeordnete
Behörde das nächstlingt erforderliche statistische
Material über den Schiffsverkehr des Landes.
Und endlich sieht diese Meldung die Ein-
treibung der Gebühren.

Die Meldung selbst ist an keine Form ge-
bunden; die Erfüllung der Meldepflicht
ist in Anbetracht der selbstverständlich schon
anderweitigen starken Inanspruchnahme des
Schiffers im Hafen möglichst erleichtert.

Doch die Pflicht zur Meldung ist durch das
Gesetz stigmatisiert und dem Schiffsführer aufgelegt.
Sprechbar ist er allein, wenn er den For-
derungen des Gesetzes nicht genügt, verantwortlich.
Hafen im Sinne des Gesetzes ist jeder Ein- und
Ausshiffungsplatz, der von der Regierung des Landes
als Hafen oder Anlegestelle betrachtet wird.

Das deutsche Gesetz spricht davon, dass die Meldung zu geschehen habe „ohne schuldhaftes Zögern“. Ausdrücklich ist dies nicht ausgesprochen, doch in diesem Sinne ist das Gesetz zu verstehen.

Das alt-russische Gesetz (gemäß Konvention vom 49) gibt als Meldungsfrist die Dauer von 24 Stunden an.

Bei der Meldung sind anzugeben nach deutschem Gesetz:

- a) Gattung, Name, Unterscheidungszeichen, Nettoausgemessung und Heimathafen, b) Name und Wohnort des Ruders, c) Tag und Stunde der Ankunft, d) Zahl der Schiffsoffiziere und Schiffskente e) Zahl der abzunehmenden Passagiere f) die Art der zu lösenden und einzunehmenden Ladung, g) den Hafen, den das Schiff zuletzt angelaufen hat, h) die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts i) den Hafen, wohin das Schiff weitergehen wird k) die Adresse desjenigen, der die Klavierungsgedächte am Ort besorgt.

Natürlich kann der Skipper noch andere, ihm nützlich erscheinende Angaben, hinzufügen.

Anderer Bestimmungen treten nach den Gesetzen
verschiedener Länder ein sobald der Aufenthalt
des Handelsriffes von längerer Dauer ist.

Solche besondere Bestimmungen sieht das deutsche
Gesetz vor bei einem Aufenthalt von über 48
Stunden. Durch dies soll die Entrichtung
der Gebühren gesichert werden.

Bei einem mehr als 48 stündigen Aufenthalt
hat der Riffen des nurzügig dem Konsulat zu
melden, dabei hat er, soweit dies ohne Aufbruch
des Abreis des Schiffes geschehen kann, die Musterrolle
vorzulegen. Diese wird vom Konsulate bewahrt
bis zur Abfahrt aufbewahrt. Doch kann der
Konsul dem Kapitän auf Wunsch schon vor dem
Eintritt besagten Zeitpunktes die Musterrolle aus-
händigen, soweit ihm dies als notwendig er-
scheint nach der Lage der Dinge und im Interesse
des Schiffes.

Diese besonderen Bestimmungen treten nicht

ein wenn Schiffe den Hafen nur in Ballast-
ankommen und wieder verlassen, oder wenn Schiffe
den Hafen als Nothafen, wegen Sturm oder Kriegs-
gefahr u. s. w. anlaufen und besetzen. Diese
Schiffe sind von der Gebühr befreit.

Erspricht die Meldung nicht den Bestimmungen
des Gesetzes oder hat der Kapitän die Vorlesung
der Musterrolle entgegen der Vorschrift unterlassen
so hat er sofort, auf Verlangen des Konsulats,
die Meldung zu ergänzen oder die Musterrolle nach-
träglich einzureichen.

Jede Zuwiderhandlung wird mit einer Geldstrafe
gepönt.

Das russische Konsulargesetz (gem. konz. am. 49)
bestimmt: „Bei Anbruch eines russischen Schiffes
kann der Konsul verlangen, dass der Schiffsführer im
Konsulat erscheint um seine Schiffspapiere vorzulegen;
dies hat der Schiffsführer, wenn dem Schiff keine besondere
Gefahr droht im Laufe von 24 Stunden zu tun.“
Diese Bestimmungen gelten auf Grund des

Konsulargesetz des zaristischen Russland auch in-
bezug auf finnische Schiffe.

Artikel 50 des russ. Konsulargesetzes sagt:

„Im Falle eines einfachen Aufenthalts des Schiffes
in einem Hafen wo ein russischer Konsul da ist, hat der
Schiffsführer dem Konsul eine Mitteilung zu machen über
die Gründe dieses Aufenthaltes. Dient sich dieser Auf-
enthalt über die Dauer von 24 Stunden aus so hat der
Schiffen, wie dies der Art. 49. d. Kons. Ges. vorschreibt, die
Schiffspapiere und Frachtbriefe dem Konsulat vorzustellen.“

Der Abschnitt 71 des russischen Handelsgesetzes schreibt
vor, dass das Schiffslogbuch beglaubigt sein muss
durch ein russisches Konsulat (oder durch die Kanzlei eines
russischen Hafenkommendanten, oder durch ein russ. Zollamt).

Das Schiffslogbuch muss in russischer Sprache geschrieben
sein. Verlangt der Konsul nicht die Vorlegung des
Schiffslogbuches, so muss er genaue Daten über den
Gang der Fahrt verlangen. Das Schiffslogbuch
wird vorgelegt und im Konsulat zurückgehalten nur
in dem Falle, wenn das Schiff den Hafen anlänft

um Waren zu laden oder zu löschen. Fällt das Handelsriff in der Hafen allein zu dem Zweck ein, um Wasser und Proviant aufzunehmen, so genügt das Erscheinen des Kapitäns mit den Papieren im Konsulat. Der Konsul muss sich persönlich vergewissern, dass die Mißspapire, die Frachtbriefe und die Pässe der Passagiere in Ordnung sind. Wenn der Konsul es für notwendig befindet, kann er den Proviant auf dem Mißfe einer Untersuchung auf Qualität und Quantität mitzuziehen, dasselbe gilt in bezug auf das ~~ärztliche~~ ärztliche Zubehör. Findet er dies (den Proviant oder das ärztliche Zubehör) als ungenügend, so hat er das anzugeben im Zeugnis über die Ankunft.

Art. 53. un. Kons. Ges. bestimmt folgendes:

„Erscheint der Mißspfähre nicht im Lauf von 24 Stunden im Konsulat, wie dies der Art. 49. vorschreibt, so muss sich der Konsul an Bord begeben, oder seinen Vizekonsul oder Sekretär dorthin schicken. Und endlich kann der Konsul sich an die lokalen Behörden wenden

um den Schiffsführer zur Erfüllung der Vorschriften des Konsulargesetzes zu "zwingen". In solchen Fällen ist ein Protokoll zusammenzustellen. Wird die Schuld des Schiffsführers einwandfrei festgestellt, so hat er eine Pön zu zahlen. Bei seiner Zahlungsunfähigkeit ist der Schiffskapitän verantwortlich.

Art. 54. des russ. Kons. Ges. sagt:

"Während des Aufenthalts eines russischen Schiffes im Hafen, der zum Amtsbereich eines russischen Konsuls gehört, hat der Konsul das Recht das Erscheinen des Kapitäns oder der Schiffbesatzung im Konsulat zu verlangen, jedesmal dann wenn er ihnen besondere Mitteilungen zu machen hat, wenn er Erklärungen und Daten von ihnen zu erhalten wünscht, wenn er sie über Klagen zu befragen hat, oder wenn er sie als Zeugen vernehmen will. Der Schiffsführer und die Schiffbesatzung sollen sich nicht dieser Pflicht entziehen."

Art 55. des russ. Kons. Ges. lautet:

"Sollen sich der Schiffsführer der Zahlung der Gebühren

dem Konsulat für Ausgabe von Dokumenten entziehen, so unterliegt es einer Geldstrafe zu Gunsten des Staatskassens. Doch darf die Strafe nicht höher sein als die doppelte Gebühr."

Im allgemeinen können wir sagen ist die Meldepflicht des Schiffsherrn im Interesse der Handelschiffahrt erlassen. Denn auf diese Weise wird dem Konsul die Möglichkeit gegeben seiner Obliegenheiten in bezug auf die Handelschiffahrt nachzukommen. Jedenfalls darf mit dieser Meldepflicht keine Chikanen verbunden sein, eine die Meldung unterlassender Kapitän sollte nur bestraft werden, wenn er sich geradezu absichtlich der durch das Gesetz stipulierten Pflicht entzogen hat. Formlosigkeit der Meldung (schriftlich, mündlich, telephonisch) ist selbstverständlich. Eine Meldung an ein nichtzuständiges Konsulat ist nur vorgängig von diesem an das zuständige Konsulat weiterzuführen. Gewisse Erleichterungen müssen wohl

Schiffen gewährt werden, die nach einem regelmäßigen Fahrplan den Hafen anlaufen.

(2) Die Pflicht des Kapitäns während des Aufenthalts in fremdem Hafen die Ortsbestimmungen einzuhalten.

Die Pflicht des Konsuls besteht in der strengen Überwachung der Einhaltung der Ortsbestimmungen von Seiten des Kapitäns. Zur Vermeidung von Konflikten mit der Ortsgewalt hat der Konsul dem Kapitän mit Rat und Beistand beizustehen und ihm die notwendigen Verhaltensmassregeln anzugeben.

(3) Ausfahrt des Handelsschiffes aus dem ausländischen Hafen. Meldepflicht des Schiffsführers.

Bei der Ausfahrt eines Schiffes aus einem ausländischen Hafen muss der Schiffsführer sich ins Konsulat begeben um vor der Anreise die notwendigen Daten zu geben. So hat er zu melden: den Bestimmungshafen, den Bestand des alten und neuen Frachtgutes, die Namen der ausfahrenden Personen. Alle diese Einzelheiten notiert der Konsul und stellt dann

das Zeugnis aus, in welchem ausserdem angegeben sind: Zeitpunkt der Ankunft und der Abfahrt; die Tage, an welchen der Schiffsführer im Konsulat erschienen war; der Konsul ist verpflichtet im Laufe von 24 Stunden nach Abgabe der Daten die nötigen Papiere dem Schiffsführer auszuhändigen und die Gebühren einzutreiben.

Ist die Bestimmungsstation des Schiffes geschlossen durch Blockade, Handelsverbot oder durch ein anderes Hindernis - so hat der Konsul die Pflicht dem ausfahrenden Kapitän darauf aufmerksam zu machen, zu warnen und ihm nach Möglichkeit einen anderen, dem Schiffahrtsverbot offenen Hafen ~~zu~~ des betreffenden Landes zu nennen.

Wird auf Vorrecht der Ostgewalten das Schiff mit Arrest belegt, so hat der Konsul sofort die Pflicht alle möglichen Massregeln zu ergreifen um die Befreiung des Schiffes vom Arrest zu erwirken. Eventuell kann der Konsul auch gerichtliche Ent-

Mädigung der mit dem Arrest verbundenen Mäden und Nachteile verlangen. Ausserdem hat der Konsul die Pflicht unverzüglich seine vorgesetzte Behörde über diese Vorkommnisse in Kenntniz zu setzen. In Erwartung der Folgen aller diese seiner Massregeln hat der Konsul die Ordnung unter der Hilfsmannschaft aufrechtzuerhalten.

Werden Matrosen wegen persönlichen Schulden bei der Abfahrt des Schiffes zurückgehalten, so hat der Konsul ihre Befreiung durchzusetzen und, wenn möglich, den Schiffsführer zu veranlassen für diese Schulden zu kaufieren.

(4.) Die Konsulate haben in ihrem Bezirke die Polizeigewalt über die Schiffe ihres Landes auszuüben. Strafbefugnisse der Konsulate in Seemannsangelegenheiten.

(A) Polizeiliche Befugnisse.

Bei der Ankunft eines Kauffahrtschiffes in einem fremden Hafen treffen die Machtphären zweier Souveränitäten aufeinander. Diese Frage ist oben schon genauer behandelt worden und der Gegensatz des französischen und englischen Systems

herausgehoben worden.

Im allgemeinen (das französisch-deutsche System) wird angenommen, dass ausschließlich die Konsule die Ordnung an Bord der Handelsschiffe ihres Staates, soweit mit Zustimmung der Ortsbehörden, aufrechtzuerhalten haben. Die Landeshoheit tritt erst in bestimmten Fällen in den Vordergrund: (1) wenn durch die strafbare Handlung die Ruhe des Hafens gestört wird; (2) wenn die strafbare Handlung an Bord sich gegen Personen richtet, die nicht zur Besatzung gehören; (3) wenn die Hilfe der Landesbehörden von einem zur Besatzung gehörenden Landesangehörigen gefordert wird.

Dieser Standpunkt ist in vielen Konsularverträgen zum Durchbruch gekommen.

Dies Recht der Konsule wird von England unbedingt verneint; die Landeshoheit

gegen fremde, selbst nur vorübergehend sich in den Landesgewässern aufhaltenden, Kauffahrtschiffe ist nach diesem Prinzip absolut und ohne Einschränkung zum Ausdruck zu bringen.

Ich werde hier das allgemeine, das kontinental-europäische System einer näheren Betrachtung unterziehen, denn nur dieses räumt den Konsulen gewisse Rechte und Kompetenzen ein.

Diese Polizeigewalt bezieht sich sowohl auf den Kapitän, als auch die Schiffbesatzung. Sowohl der Schiffsmann, zur Wahrung seiner Rechte gegen den Kapitän, als auch der Kapitän, zur Aufrechterhaltung der Disziplin können diese Polizeigewalt des Konsuls in Anspruch nehmen.

Der Konsul viersits ist dem Staate seiner Residenz verantwortlich dafür, dass das Schiff die Ruhe des Hafens nicht störe.

Die Befugnisse des Konsuls sind folgende:

(a.) Die Schiffbesatzung ist der Disziplin des Kapitäns unterworfen; der Konsul als Seemannsamt hat für Aufrechterhaltung der seemannsdisziplin Sorge zu tragen.

So hat der Konsul, bei Gewalttätigkeit oder Meuterei an Bord von Schiffen der Handelsmarine seines Landes einzuschreiten, und wenn nötig durch Herausziehung der Ortspolizei die Disziplinargewalt des Kapitäns geltend zu machen.

Hat sich ein Glied der Schiffbesatzung auf hoher See gegen die Disziplin vergriffen, so ist ~~das~~, natürlich nur in schweren Fällen, bei der Anwesenheit des Schiffes in einem ausländischen Hafen, gegen diesen Klage einzubringen beim zuständigen Konsul.

Hat wieder ein Glied der Schiffbesatzung auf offener See ein schweres Verbrechen begangen (Totschlag u.s.w.), so übergibt der

der Kapitäne den Mordigen beim Anlaufen eines ausländischen Hafens dem zuständigen Konsul des betreffenden Staates.

Ist aber das Verbrechen in den Hoheitsgewässern des Staates geschehen, so können die Ortsbehörden die Untersuchung des Verbrechens auf sich nehmen.

Fälle von Streit zwischen dem Kapitäne und der Mißbesatzung, ebenso Mißverständnisse mit den Eigentümern des Schiffes müssen von dem Konsul untersucht und erledigt werden. Wenn jedoch aus irgendwelchen Gründen so eine freundschaftliche Vermittlung unmöglich ist, hat der Konsul in allen Fällen geringerer Wichtigkeit das Recht als Richter erster Instanz zu entscheiden (nach russischem Gesetz).

Jedoch schwere Verbrechen unterliegen der Aburteilung der Heimatsbehörden.

In solchen Fällen ist der Kommandant der „examining magistrate“. Der Kommandant befragt die Schiffbesatzung unter Eid und stellt alle Einzelheiten des Falles fest. Der Täter ist bei erster Gelegenheit, wenn möglich auf einem Kriegsschiff, in die Heimat zurückzuschicken.

Strichen gehören: Meuterei. Entweichen mit der Flucht. Aufforderung zu Meuterei und Widerstand. Nötigung. Widerstand. Verweigerung der Hilfe gegen Widerstand und Nötigung. Unrechtmäßige Beschwerde beim Seemannsamt über Seerentüchtigkeit des Schiffes, über Mängel des Proviantes. Zerstörung und Beschädigung von Schiffstrichen. Auch die schweren Verfehlungen des Kapitäns gehören zur Zuständigkeit der Heimatsbehörden, so: Missbrauch der Disziplinergewalt. Mangelhafte Verproviantierung des Schiffes. Verfehlung gegen die Vorschriften wegen Gesundheitspflege und Bewöstigung der Schiffbesatzung, Unerlaubte Zurücklassung im Ausland.

In allen diesen Fällen zu deren Aburteilung das Seemannsamt nicht kompetent ist, hat jedoch der Konsul die notwendigen Massregeln zu vorläufiger Abwendung dieser Misstände zu ergreifen.

Abweichend ist hier nur die Stellung Gross-Britanniens. Dort wird auch hier nicht immer strikt am Territorialitätsprinzip festgehalten. Beachtung verdient hier der Fall mit dem russischen Schiff „Anna“ in South Shields. Der Kapitän des auf Anker liegenden Schiffes wurde von drei Leuten seiner Mannschaft in der Nacht angegriffen. Er meldete dies den Ortsbehörden und wünschte, dass die Angriffe von der Ortsbehörde abgeurteilt würden. Seinem Wunsch wurde Folge geleistet. Doch das Urteil war rückwärtend. Das Gericht beschloss die Täter dem russischen Konsul in Gewahrsam zu übergeben, da die Tat auf einem russischen Schiff, also

auf russischem Territorium verübt worden sei. —
 (b) Beim Eingreifen der Landesbehörden bei einer strafbaren Handlung am Bord des Schiffes, hat der Konsul darauf zu sehen, dass der Angeschuldigte rasch und unparteiisch abgeurteilt wird.

Erscheint dem Konsul die Kompetenz der Landesbehörden oder die Rechtmäßigkeit des Verfahrens zweifelhaft, so berichtet er davon an seine vorgesetzte Behörde.

Ausgeschlossen ist, dass ~~das~~ die Bitte eines Kapitäns an ein Konsulat, betreffend die Auslieferung von Seeleuten, die am Bord eines strafbaren Handlung verübt haben, Folge geleistet werden kann. Denn nach der allgemeinen Auffassung sind Kauffahrteischiffe sowohl auf hoher See als auch in fremden Küstengewässern und Häfen an sich doch schwimmende Bestandteile ihres Landes.

(c) Ist der Konsul nicht zur Untersuchung befugt und enthalten sich die Landesbehörden des Einschreitens, so ist jedesmal der Charakter des Falles maßgebend für das weitere Verfahren.

Erkennt dem Konsul, dass z.B. der Kapitän ein Verbrechen des Schiffsmannes vor-schützt, um sich seine zu erledigen, so hat der Konsul, selbst gezwungenermaßen, dem Kapitän zu seiner Mitnahme des Schiffsmannes zu ver-anlassen. Ist jedoch der Konsul über-zeugt, dass der Schiffsmann wirklich schuldig ist, so ist es wichtig ob es sich um ein Vergehen oder um ein Verbrechen handelt dessen Schwere eine Verfolgung von Seiten der Heimatbehörden fordert. Ist letzteres der Fall, so ist der Straffällige unter Anwendung besonderer Sicherungsmaßnahmen in die Heimat zu schaffen.

Ist es jedoch ein Verbrechen, dass nicht unbedingte Heimkehrung fordert, - darf der Schiffsmann nicht wider seinen Willen im Auslande zurückgelassen werden. Ist jedoch der Schiffsmann mit dieser Zurücklassung einverstanden, so ist es Sache des Kommands, je nach dem Tatbestand, dem Schiffsmann seinem Schicksal zu überlassen oder ihn in die Heimat zu schaffen, damit er durch die heimischen Gerichte bestraft werde.

Ausgeschlossen jedoch ist jede Auslieferung des Straffälligen an die Lokalbehörden.

(d) Kampfschiffe in fremden Häfen sind kein Asyl für flüchtige Verbrecher. Die Kapitäne sind nicht berechtigt verfolgten Verbrechern oder Deserteurern Asyl oder Obdach an Bord zu gewähren. Handelt der Kapitän entgegen dieser Bestimmung

so haben die Ortsbehörden das Recht, falls der Betreffende von den Gerichten ihres Landes verurteilt wird zur Verhaftung zu streiten. Vorher jedoch soll der Konsul benachrichtigt werden, denn darf seine Mitwirkung nicht versagen.

Ebenso soll, wenn sich Deserteure auf ein Schiff eines bestimmten Landes geflüchtet haben, dem Konsul des Landes, von dessen Schiff der Deserteur entwichen ist, jeder Beistand zur Verhaftung des Deserteurs gewährt werden.

Einen besonderen Fall sieht noch das deutsche Gesetz vor: „Wollen die Ortsbehörden eine Verhaftung vornehmen um die Auslieferung des Verhafteten an einen dritten Staat zu bewirken, so hat der Konsul seine Mitwirkung zu versagen“. In so einem Falle soll er die Hafenbehörden darauf aufmerksam machen, dass sie durch die Vermittlung

ihre Regierung sich an die deutsche Regierung wenden um die Erlaubnis zu diesem Schritt zu erhalten.

Von allen diesen Vorkommnissen hat der Konsul sofort Mitteilung seiner vorgesetzten Behörde zu machen.

(c). Das Verhalten des Konsuls bei Desertion von Schiffskenten.

Verläßt ein Schiffsmann durch Flucht, ohne gesetzlichen Urlaub zu haben eigenwillig das Schiff während der Fahrt oder während des Aufenthalts in einem ausländischen Hafen, so entsteht ein neues Rechtsverhältnis. So eine Desertion muss im Interesse der Schiffahrt Bestrafung finden, um dadurch neuen Fällen vorzubeugen. Die Seeleute sind unübersehbar und unzuverlässig, — die Schiffahrt wäre unmöglich wenn der Schiffsmann, seiner Laune folgend, in jedem Hafen desertieren könnte. Die Kompetenz des Konsuls in Bezug

auf der anderen Seite bedeutet den stärksten Eingriff in die Rechte des Individuums und die Tätigkeit des Konsuls hier muss nach ein Maximum der Garantien sichergestellt sein. Und auch muss darauf hingewiesen werden, dass der Seemann beim Dienstaustritt, sozusagen beim Abschluss des Kontrakts, einen Geldvorschuss erhält; so ist es ersichtlich, dass jede Desertion sehr zu vermeiden ist.

Der Konsul hat die Pflicht, auf Anzeige des Schiffskapitänus hin, auf Rekommendation des Deserteurs aufs Schiff hinzuwirken und ihn zum Gehorsam anzuhalten.

Verlangt der Kapitän beim Konsul die Mitwirkung zur Ergreifung eines Deserteurs, und ergibt es sich nicht, dass der Schiffsmann das Recht hatte seine Entlassung zu fordern, so nimmt der Konsul ein Protokoll auf. Dies enthält:

- (1) Namen, Heimatorten, Unterscheidungszeichen des Schiffes. Name des Kapitänus und des Reeders.

(2) Name, Signalement des unklaren Schiffsmannes.
Beweis, dass er zur Mannschaft des Schiffes gehört hat.

(solche Beweismittel sind: Mißprovisor, Musterrolle u. a.)

(3) Das Einverständnis des Mißpächters die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Ohne die unter (3) gegebene Zusicherung darf der Konsul nicht einschreiten.

Gibt der Kapitän diese Zusicherung so wendet der Konsul sich an die Ortsbehörden, dass diese den Deserteur aufsuchen und verhaften. Eine kostenfreie Mitwirkung der Ortsbehörden kann nicht verlangt werden.

Nach russischem Vorkriegsrecht verliert der Deserteur zu Gunsten des Mißpächters das Recht die Zahlung der ihm schuldigen Summen zu verlangen; gleichfalls verliert er sein ganzes persönliches Eigentum und Gut an Bord des Schiffes, sobald 72 Stunden nach der Desertion vergangen sind.

Völkerrechtlich ist wohl meist der Grundsatz anerkannt worden, dass Desertoren, die Untertanen des Landes sind, in welches sie entflohen, nicht ausgeliefert werden.

Auch ist eine Auslieferung eines Deserteurs ausgenommen, oder besser gesagt aufgeschoben, wenn er am Land eine strafbare Handlung vollbracht hat. Erst haben die Gerichte diese Tat abzumitteln, die Strafe muss vollzogen sein — erst dann kann von einer Auslieferung die Rede sein.

Ist der Deserteur Untertan eines dritten Landes (also weder Untertan des Landes dem der Schiff gehört, noch Untertan des Landes, worin die Flucht geschehen ist) — so ist die Mitwirkung des Konsuls dieses dritten Macht zu erbitten.

Ist der Deserteur ergriffen worden, so übergibt der Konsul denselben dem Kapitän gegen die Enttattung der Meerkosten. Im Falle der Gefahr eines neuen Flucht des Deserteurs, soll der Konsul die

Ortsbehörden ersuchen, den Deserteur in Gewahrsam zu nehmen, bis das Mißz zur Ausfahrt bereit ist.

Weigert sich der Kapitän den Deserteur wieder aufzunehmen und verlangt dessen Heimsendung auf Kosten des Reeders - so soll der Konsul diesem Verlangen stattgeben.

Sonst hat der Konsul nach seinem Gutdünken und in Erwägung der Umstände des Falles zu entscheiden, ob der Deserteur heimgesandt oder freigelassen werden soll.

In letzterem Fall wird wohl in der Regel der Deserteur von den Ortsbehörden in Gewahrsam gehalten auf Kosten des Konsulats, bis sich die Möglichkeit findet den Deserteur heimgesenden.

Meist ist ein Maximum der Dauer dieser Gefangenschaft stipuliert (2-3 Monate, oder noch weniger).

Die Heimsendung hat analog dem Vorschriften für die Heimsendung Straffälliger Seehente zu geschehen.

Deserteure, welche dem Schiffsführer nicht verla-

nicht hat und die sich im Amtsbezirk des Kommands ihres Landes aufhalten interessiren Platzieren nicht.

Die Mitnahme von desertierten Soldaten in die Heimat kann jedoch von keinem Kapitän verlangt werden; es ist dies lediglich von seinem guten Willen abhängig.

In der Kommandopraxis ist es leicht festzustellen, ob ein Seemann ein Deserteur ist, oder nicht ist. Der Deserteur besitzt eben keinen Pass.

In der Regel hat der Kommand dem Deserteur nicht zu helfen, wenn die Möglichkeit besteht ihn ohne Gefahr auf Schiff zurückzubringen, von dem er geflohen ist. Überhaupt jedoch muss der Kommand, wenn es Geldausgaben für den Deserteur macht, die Sicherheit haben, dass diese Ausgaben ihren Zweck erfüllen.

Und doch hat der Deserteur, als Untertan eines bestimmten Staates das Recht auf Zuwendungen

finanzieller Natur von Seiten des Konsulates
 seines Landes. Einen jeden solchen Fall der
 Auslieferung soll der Konsul im einzelnen er-
 wägen und die größte Sorge des Konsuls soll
 es sein, dem Deserteur möglichst bald eine
 Stellung auf einem neuen Schiff zu verschaffen.
 Was die Auslieferung von Deserteurern an-
 betrifft so ist auch Russland, d. h. das vor-
 revolutionäre Russland, dem allgemein aner-
 kannten Normen des Völkerrechts gefolgt. Dies
 ist evident in den Konsularkonventionen mit
 Frankreich und Deutschland 1874 usw. Nur
 das Handelsvertrag mit der Türkei von 1783 weist
 eine sonderbare Abweichung auf. Der Art. 2 besagten
 Vertrags bestimmt, dass der Deserteur nicht aus-
 geliefert wird, wenn er die herrschenden Glauben
 des Landes, in das er geflüchtet ist, annimmt.
 Von besonderem Interesse sind die Bestimmungen
 des englischen Rechts. Die Auslieferung der

Quarantäne wird reguliert durch die Order vom 27 August 1860: "seamen, not being slaves, and not being British subjects, who within Her Majesty's dominions desert from merchant ships belonging to the subjects of Her Majesty the Emperor of all the Russias, shall be liable to be apprehended and carried on board their respective ships."

Das englische Gesetz gestattet nicht, dass der Deserteur von den Ortsbehörden in Gefängnishaft gehalten werde, bis das Schiff selbständig ist.

Das russische Konsulgesetz hatte einschneidende Bestimmungen für den Fall von Desertionen aufgestellt. Diese sind enthalten in den Artikeln 35, 36, 37, 38, 39 und im Handels-Gesetzbuch Art. 313.

Im Artikel 36⁽⁸²⁾ heisst: "Flieht ein zum Schiffbesatzung gehöriger Seemann in einem ausländischen Hafen, und verbleibt er dann

im Konsulate seines Landes in einem andern Hafen und bittet er um Rückweisung in die Heimat, so hat der Konsul vor allem seine Nationalität festzustellen. Hat er sich überzeugt, dass der Deserteur Angehöriger seines Landes (d. h. des Landes welches den Konsul ernennt hat) ist, hat er diese Bitte nachzugeben und den Deserteur bei erster Gelegenheit in die Heimat abzuschieken."

Artikel 37 lautet: "Wenn ein zur Schiffsbesatzung gehörender Seemann die Ausfahrt des Schiffes verabsäumt hat und dann freiwillig im Laufe von 3 Tagen im Konsulat erscheint, so gibt ihm der Konsul ein Dokument über sein Erscheinen."

Art. 39. lautet folgendes: "Ist der Deserteur Ausländer, so hat sich der Konsul um seine Rückweisung zu bemühen entweder durch die Mitwirkung des Konsuls des Landes, dem der Deserteur angehört oder auch, im Anbetracht der einzelnen Umstände

durch die Mitwirkung der Ortsbehörden. Im Falle der Weigerung und Verweigerung von Schiffsrechten von Seiten der Ortsbehörden hat der Konsul seinen Einspruch zu erheben und über das Vorgefallene der Kaiserlichen Mission Bericht zu erstatten."

Im allgemeinen darf der Konsul dem Deserteur nicht helfen, wenn er seine Nationalität festgestellt hat und sich vergewissert hat, dass er Nationaler des Hafens ist, dessen Interessen der Konsul vertritt.

Auch muss der Konsul alles vermeiden, was irgendwie die Desertion fördern könnte. So hat der Konsul dem Deserteur finanzielle Hilfe zusammen zu lassen nur zum Zweck der Rückkehr des Deserteurs in die Heimat. In keinem Falle kann gestattet werden, dass der Deserteur von einem Hafen zum andern, von einem Konsulat zum andern auf Staats-

Kosten führt. Denn es kann nicht im
Interesse der Schiffahrt liegen, dass so eine
Landwirtschaft unterstützt wird.

Von gewissem Interesse ist das Institut der
sogenannten „Crumps“ in England, seinen
Kolonien und den Vereinigten Staaten. Durch
dieses Institut wird die Desertion stark begünstigt.
Eine besondere Klasse von Leuten, die
„Crumps“ verpflichten die Soldaten zu Desertion,
erhalten und verstecken sie dann, leihen
ihnen Geld. Diese Soldaten fallen als Opfer
dieser Wucher. Sobald der Seemann eine
Halle auf einem neuen Schiff gefunden hat,
muss er von der Advance diese Schulden be-
zahlen. Dies widerliche Gesetz hat in
England vielfach den Anlass zu repressiven
Mitteln gebildet. Im Merchant Shipping Act
von 1894 verbietet den „Crumps“ eine mehr
als Einmonatsmiete darstellende Summe an-

zunehmen. Eine schwere Strafe ~~von~~ bis
 zu £ 20 wird jedem Ausländer auferlegt, der das
 Schiff ohne die Erlaubnis des Kapitäns verlässt.
 Diese Regel wird jedoch nur bei Gegenseitigkeit
 angewandt. Solche Gesetze existieren z.B.
 in Schweden, Norwegen, Italien, Dänemark.
 In England haben die ausländischen
 Kapitäne nicht das Recht des direkten Verkehrs
 mit den Instanzen; sie bedürfen hierzu
 der Vermittlung durch den Konsul. Erst durch
 die Abfahrt des Schiffes aus dem englischen Hafen
 befreit den Konsul von dieser Pflicht der
 Vermittlung. Auch kann hier nicht einer
 häufigen Bitte der Kapitäne Folge geleistet
 werden, das ist die Bitte dem Desturor
 bis zur Abfahrt des Schiffes im Gewahrsam der
 Instanzen zu halten. Der Habeas Corpus
 Act steht diesem im Wege. Doch hat
 der Kapitän das Recht, auf Grund des

Disziplinarverfahren, den Deserteur unter Wache zu halten und kann ihn sogar in Ketten schlagen.

Der Konsul selbst kann nicht den Ortsbehörden bei Ergreifung des Deserteurs helfen, denn ihm fehlt die ausführende Gewalt. Die Ortsbehörden müssen selbst möglichst strenge Massnahmen zur Bekämpfung der Desertion anwenden.

Von gewisser Wichtigkeit ist folgendes, im Vertrage zwischen Sardinien und Russland vom 8.

April 1812 vereinbarte Punkt: Die Auslieferung des Deserteurs hat zu geschehen, ohne Rücksichtnahme auf eventuelle Schulden und Verpflichtungen des Deserteurs im betreffenden Lande.

Die Komplemententendenzen zwischen Russland einerseits und Frankreich, Deutschland, Spanien, Oesterreich, Niederlanden, Griechenland

und den Vereinigten Staaten andrerseits
erwähnen ausdrücklich, dass Personen, die
in ihr Land einreisen, inwieweit deren Mutterländer sie
sind, nicht der Auslieferung unterliegen.
In diesem Zusammenhang ist auch der Vertrag
zwischen Russland und Japan vom 27. Mai
1895 zu nennen: „Subjects of the State
where the desertion took place are not liable
to extradition.“

Einzelne Staaten ^{haben} ~~haben~~ ihren Konsulen die
Pflicht auferlegt, statistisch das Material
über Desertion zu behandeln. Es geschieht
dies im Interesse der Schaffung und
Erhaltung einer genügenden Zahl von
Seelenten.

- (f) Zu den polizeilichen Befugnissen des
Konsuls lassen sich auch rechnen die
oben angeführte Meldepflicht der Schiffsführer
im zuständigen Konsulat, die Untersuchung

des Schiffsproviantes auf Quantität und
 Qualität durch den Konsul, die Pflicht
 des Konsuls entgegenzunehmen Daten über
 Name und Aufnahmefähigkeit des Schiffes,
 über die Namen des Kapitäns und des Ruders,
 ferner hat der Konsul anzunotieren den
 Tag der Ankunft des Schiffes, Dauer der
 Fahrt, die Zahl der Matrosen und Passagiere,
 die Zahl der Mutterbäume seines Landes,
 Gattung und Wert der Fracht u. s. w.
 Endlich hat der Konsul sich zu vergewissern,
 dass die Schiffs- und Tracht-papiere und
 die Pässe der Passagiere in Ordnung sind.
 Der Konsul hat das Recht der Unter-
 suchung des Proviantes und der ärztlichen
 und sanitären Vorkehrungsmittel. Findet
 er, dass diese in Ordnung sind, so gibt
 er das an im Zeugnis über die Ankunft
 des Schiffes. Findet jedoch der Konsul

dass die Schiffspapire, oder die Papire der Passagiere Fehler aufweisen so hat er jedesmal so zu handeln, wie die Umstände dies erheischen. Bei Mangelhaftigkeit des Proviantes oder des ärztlichen Zubehörs hat der Konsul sofortige Beseitigung dieser Missstände anzuordnen.

Im Falle solcher Vorkommnisse hat der Konsul ausserdem seine vorgesetzten Behörde Bericht zu erstatten.

So haben die zum Schiffbesatzung gehörigen Seeleute das Recht bei ungenügender Verabfolgung des Proviantes, oder bei Verabfolgung von verdorbenem und gesundheitschädlichem Proviant dem Schiffsführer Vorstellungen zu machen und ohne, dass sie die Gehorsamspflicht verletzen können sie auf Besserung dieses Zustandes dringen. Leistet der Schiffsführer solchen gerechten Beschwerden

keine Folge, so können die Schiffleute, beim Anlaufen des nächsten Hafens sich beim Konsul beschweren. Erweist die Klage sich als berechtigt - hat der Schiffsführer die Besatzung eine materielle Entschädigung zukommen zu lassen.

(B) Strafverfahren.

Nach deutschem Gesetz waren früher die mit Gerichtsbarkeit nicht versehenen Konsule nicht befugt eine förmliche Untersuchung zu führen und Strafen zu verhängen.

Doch hat die Seemannsordnung vom 27. Juni 1902, ebenso wie auch die alte S.O. vom 27. Dezember 1872 den Konsulaten in ihrer Eigenschaft gewisse Strafbefugnisse eingeräumt.

Im allgemeinen wird den Seemannsämtern die vorläufige Entscheidung nur dann übertragen, wenn die strafbare Handlung mit

Geldstrafe oder mit Haft bedroht ist.

Das Verfahren ist geregelt durch die Dienstvorschrift vom 30. Mai 1903 betreffend das Strafverfahren vor den deutschen Konsulaten als Seemannsämtern.

Zugewiesen sind die Konsulate, ebenso wie den Schiffe auf hoher See, auch Organe der inländischen Strafrechtspflege.

Der Zuständigkeit des Konsulates als Seemannsamt unterliegen nach § 1 der deutschen Seemannsordnung alle Kaufahrtschiffe, welche der Reichsflagge zu führen berechtigt sind; es sind dies alle zum Export durch die Seefahrt bestimmten Schiffe.

(1) Organisation des Strafverfahrens:

Die Konsulate entscheiden im Strafverfahren ohne Zuziehung von Beisitzern.

Zur Aufzeichnung des Protokolls kann ein vereidigter Protokollführer zugezogen werden.

Die Zulassung eines Verteidigers ist abhängig vom Ermessen des Konsuls.

(2) Zuständigkeit.

Sachlich ist die Zuständigkeit im § 122. S.O.

gezeigt. Diese sachliche Zuständigkeit erstreckt sich z.B. auf folgendes:

in bezug auf die Verpflichtung der Kauf-
fahrtschiffe zur Mitnahme heimzueckender
Seelente; in bezug auf die Stellungsvermittlung
für Mißseute. Alle diese Fälle beziehen
sich auf Personen, die zur Schiffbesatzung ge-
hören; also auf den Kapitän, den Mißs-
offizier und den Mißsmanu.

Ortlich zuständig sind:

das zum Zweck der Abmusterung des Augenbedingten
aufgenommen Kommandat,

das Kommandat für einen anderen Hafen, das
das Mißs vor der Abmusterung des Augenbedingten
ankommt,

das Konsulat des Hafens, in dem sich der Augenbedingte
aufhält.

(3) Verjährung des Strafantrages.

Ein verspätet eingebrachter Antrag ist vom Komulat zurückzunehmen.

Die Verjährung tritt ein in den als Vergehen strafbaren Handlungen nach Verlauf von 3 Jahren, in den übrigen Fällen tritt die Verjährung nach Ablauf von 3 Monaten ein.

(4) Mündliche Verhandlung.

Dem Erlasse des Strafurteils hat eine mündliche Verhandlung voranzugehen.

Diese Verhandlung kann ohne Förmlichkeiten aufgenommen werden, wenn die zur Verhandlung notwendigen Personen und das Beweismaterial vorhanden sind.

Vor allem ist der Angeklagte zu vernahmen. Ist letzterer nicht erschienen, trotz erfolgter Vorladung, so kann die Verhandlung in seiner Abwesenheit erfolgen.

Über diese Verhandlung wird ein Protokoll geführt.

(5) Das Strafurteil.

Dies hat zu lauten auf Festsetzung einer Strafe, Freisprechung oder Einstellung des Verfahrens.

Die Verkündung der Strafe wird nicht dadurch besichtigt, dass der Offizier bereits disziplinarisch vom Kapitän bestraft worden ist.

(6) Antrag auf gerichtliche Entscheidung.

Innerhalb von 10 ~~2~~ Tagen kann der Angeklagte gegen das Strafurteil auf gerichtliche Entscheidung antragen.

(7) Vollstreckung des Strafurteils.

Bei Geldstrafe - diese kann trotz des Einspruchsrechts auf Antrag der gerichtlichen Entscheidung, schon vor Ablauf der zehntägigen Einspruchsfrist eingeprelet werden.

Die Strafurteile des Kommands sind, soweit dies möglich ist, von ihnen selbst zu vollstrecken.

(5) Die Konsulen haben die gesetzlichen Vorschriften zur Führung der Flagge ihres Landes zu überwachen. Flaggenzwang.

Diese Pflicht der Konsule hat eine doppelte Grundlage. Einerseits haben die Konsulen die Pflicht darauf zu achten, dass die Schiffe ihres Landes die ihnen nach Recht zuzunehmende Flagge führen. Andererseits haben die Konsulen darauf zu achten, dass kein Schiff überberechtigt die Flagge ihres Landes (d.h. des Konsuls) führt.

Kaufahrtschiffe sind nur dann zur Führung der Flagge eines bestimmten Landes berechtigt, wenn sie im ausschließlichen Eigentum von Naturbäumen dieses Landes stehen, oder wenn das Eigentum solcher juristischen Personen sind, die meist in den verschiedenen Flaggengesetzen aufgeführt werden.

Doch darf das Recht der Flaggenführung nicht ausgeübt werden vor der Eintragung des

Schiffen in das Schiffregister und vor der
Ausstellung des Zertifikats.

Natürlich aber können Kaufschiffe nicht
ohne Papiere sein bevor sie so ein end-
gültiges Schiffszertifikat erhalten. Dies könnte
aber eintreten, wenn ein fremdes Schiff im
Ausland in das Eigentum von Angehörigen des
betreffenden Staates übergeht, oder wenn ein
Schiff im Ausland für Angehörige des betreffenden
Staates gebaut worden ist.

Hier kann der Konsul ein Flaggenzeugnis,
ein sogenanntes „interimistisches Zertifikat“
ausstellen. Zur Erteilung dieses ist der
Konsul befugt in dessen Amtsbezirk der
Eigentumsübergang oder der Bau des Schiffes
stattgefunden hat. So ein Zeugnis ist jedoch
nur für ein Jahr gültig (nach deutschem
Recht). Eine Ausnahme läßt sich allein
daran stipulieren, wenn die Fahrt

„durch höhere Gewalt“ verlängert worden ist.

Ein konsularisches Flaggzeugnis darf nicht ausgestellt werden, wenn das ins Eigentum eines Nutzbaren eines bestimmten Landes übergehende Schiff schon früher im Eigentum eines Nutzbaren desselben Landes stand.

Auch darf kein konsularisches Flaggzeugnis ausgestellt werden, wenn das Zertifikat verloren gegangen oder mitangefahren geworden ist. In solche einem Falle ist die Ausstellung eines neuen Zertifikats bei der betreffenden zuständigen Registerbehörde zu verlangen.

Durch können die Konsule in Ausnahmefällen ein Dokument erteilen, welches die Sachlage anzeigt.

Besondere Vorsicht haben die Konsule bei der Erteilung von Flaggzeugnissen bei Kriegszustand zu beobachten.

Besonders ist diese Vorsicht zu beobachten bei Eigentumsübergang des Schiffes, welches bisher einem Angehörigen einer kriegsführenden Nation angehört hat. Es könnte sich hier leicht um ein simuliertes Geschäft handeln.

Auch soll der Konsul nicht das Schiffszertifikat-seeschwätigen Schiffen ausstellen.

Zur Vermeidung des Misbrauchs der Flagge ihres Landes durch seeschwätige Schiffe sind daher die Konsule bei der Erteilung von Flaggenzeugnissen an gewisse Vorbedingungen gebunden. So bestimmt das deutsche Gesetz folgendes ~~auf~~ auf Grund des § 33 des Konsulargesetzes vom 8 November 1867:

(1) das Schiff muss in den letzten 6 Monaten von einem Regierungsorgan, vom Germanischen Lloyd oder von einem andern, anerkannten Klassifikationsinstitut untersucht worden sein und eine Bescheinigung auf Seetüchtigkeit erhalten haben.

Auch darf das Schiff in der Zwischenzeit keinen Unfall erlitten haben.

- (2) Die Kosten einer eventuell notwendigen Untersuchung des Schiffes trägt der Besatz. — Die deutschen Konsularbehörden in Großbritannien und Irland haben das Flaggenzeugnis bei einem Eigentumsübergang des Schiffes in den Besitz von Reichsangehörigen nur dann zu erteilen, wenn das Schiff in den letzten 6 Monaten untersucht worden ist durch die: „Board of Trade; den Germanischen Lloyd; Committee of Lloyd's Register; British Corporation for the Survey and Registry of Shipping“ und eine Bescheinigung auf Seetüchtigkeit ausgestellt worden ist.

Die Konsulen haben die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten bei der Überwachung der Führung der Flagge ihres Landes.

Diese Pflicht der Konsulen stipuliert z. B. der Art. 48 des früheren russischen Konsulargesetzes, der § 30 des deutschen Konsulargesetzes.

Die Überwachungsspflicht des Konsuls erstreckt sich auf folgende Fälle:

(1) erfährt der Konsul, dass in einem Hafen seines Amtsbereiches ein Kauffahrts-Schiff seines Landes eine andere Flagge führt, als die vorgeschriebene, so hat er darauf zu dringen, dass der Kapitän die vordienstwidrige Flagge dem Konsulat übergibt. Ist der Konsul selbst verhindert, so hat er seinen Bevollmächtigten hinzuziehen. Bei Weigerung des Kapitäns soll die Hilfe der Ortsbehörden in Anspruch genommen werden.

Als ultima ratio hat der Konsul dem Kapitän zu erklären, dass das Schiff, solange es die Nationalflagge nicht führt, nicht als ein Schiff seines Landes angesehen werden könne, also auch nicht den Schutz des Konsulates genieße.

Eine besondere Strafvorschrift besteht nicht.

(2) erfährt der Konsul, dass in einem Hafen

seines Amtsbereiches ein Schiff mitbenutzigen
Weise die Flagge des Landes, das das Konsulat
unterhält, führt - so hat das Konsulat unter
Zuhilfenahme der Ortsbehörden oder unter Mit-
wirkung des betreffenden fremden Konsuls diesem
Missbrauch zu verbieten.

Die Strafen hat in diesem Fall nicht das Konsulat
zu verhängen, sondern darüber entscheiden die zu-
ständigen Gerichte.

(3) Die Führung eines Schiffes, bei dem zwar
materiell allen Voraussetzungen für den Eintrag
ins Register des betreffenden Landes gegeben sind -
formell jedoch der Eintrag, bzw. der Empfang
des Zertifikats noch nicht erwirkt ist, unterliegt
einer Strafe.

(4) Zuwiderhandlung gegen die gesetzlichen Vorschriften
zur Führung der Flagge eines betreffenden Landes, sowie gegen
die Führung des Schiffszertifikates wird mit Geldstrafe bedroht.
Das gleiche gilt bei Zuwiderhandlung gegen die gesetzlichen
Vorschriften über An- und Abmeldung zum Register.

Die Beziehungen der Konsule zum Handelsmarine ihres Landes sind mannigfaltigen Natur. Diese Beziehungen ergreifen weite Gebiete des privaten und des öffentlichen Rechts. Daher können einige erläuternde Worte über das Privatrecht und über das öffentliche Recht von gewissem Wert sein.

(6) Die Handelsmarine.

(A) Das Privatrecht. Privatrechtliche Bestimmungen über die Seeschifffahrt.

(1) Heimathafen des Schiffes ist der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.

Ein seeruntüchtiges Schiff ist reparaturunwürdig wenn die Kosten der Reparatur mehr betragen würden als $\frac{3}{4}$ des früheren Wertes des Schiffes.

Ein Schiff gilt als reparaturunfähig wenn die Reparatur nicht im Laufe des sogenannten "modicum tempus" ausgeführt werden kann.

Zum Zubehör des Schiffes gehören auch die Schiffsboote.

(2) Die Schiffsbesatzung. Zu ihr werden gerechnet der Schiffsführer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft und alle andern auf dem Schiff angestellten Personen.

Es ist der Begriff der Schiffsbesatzung wichtig für den Umfang der Haftpflicht des Reeders.

(3) Die Arrestfreiheit seelfertiger Schiffe. Dieser Grundsatz ist aus frühern Seerechten in die neuesten Gesetzgebungen hinübergegangen. Die zum Abgehen fertigen Schiffe dürfen nicht wegen persönlicher Schulden mit Arrest belegt werden.

Man hat so das Interesse des Gläubigers dem grösseren Interesse des Reeders zum Opfer gebracht.

(4) Der Reeder und die Reederei.

Reeder ist der Eigentümer eines ihm durch die Seefahrt zum Erwerb dienenden Schiffes. Wichtig ist die für den Reeder stipulirte Haftpflicht, die von den allgemeinen Grundsätzen des Civilrechts

absieht. Der Reeder haftet persönlich, d. h. mit dem
seinem ganzen Vermögen, für die Forderungen
des Kapitäns und der gesamten Schiffsmannschaft
aus dem Dienst- und Heuervertrage.

Auch ist der Reeder verantwortlich für den
Schaden, den eine Person der Schiffbesatzung einem
Dritten, in Ausübung ihres Dienstes, zufügt. Doch
haftet der Reeder für den Anspruch des Dritten
nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und

Fracht, wenn: (1) der Kapitän ein Rechts-
geschäft, kraft seiner gesetzlichen Befugnis, nicht
auf Grund einer besonderen Vollmacht abgeschlossen
hat; (2) der Reeder selbst den Vertrag abgeschlossen
hat, denn jedoch vom Kapitän unvollständig und
mangelhaft ausgeführt worden ist; (3) der Schaden
aus dem Verschulden einer Person der Schiffbesatzung
entstanden ist.

Die Reederei besteht, wenn von mehreren Personen
ein ihnen gemeinschaftlich zugehöriges Schiff

Zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet wird. Die ideellen Teile der einzelnen Eigentümer heißen Mitschiffe.

(5) Die allgemeinen Pflichten des Kapitäns.
Der Kapitän hat vor Antritt der Fahrt darauf zu achten, dass das Schiff seetüchtig ist, gehörig bemannt, eingerichtet, ausgerüstet und verproviantiert ist und dass die Mitschiffe an Bord sind. Die Mitschiffe sind von Bedeutung im Fall eines Krieges, da sie eventuell die Neutralität von Schiff und Ladung beweisen können. Es sind dies folgende Papiere: das Zertifikat, die Musterrolle, die Chartepartie (Ausweis über die Ladung).

Ausschließ des Heimathafen. gilt der Kapitän als Vertreter des Reeders. Im Heimathafen, wo der Reeder selbst seine Angelegenheiten führen kann, hat der Kapitän nicht so weitgehende Befugnisse wie im Ausland.

Während der Fahrt ist der Kapitän ebenso auch der gesetzliche Stellvertreter der Ladungsbeteiligten. Er ist berechtigt im Notfall die Ladung ganz oder teilweise zu löschen, zu versorgen, zu verbodnen. Auch kann der Kapitän, wenn ihm die Ladung, und die Verfügung über diese entzogen ist, ihre Wiedererlangung gerichtliche oder außergerichtliche durchsetzen. Von solchen Vorfällen hat der Kapitän die Ladungsbeteiligten sofort in Kenntnis zu setzen, damit sie den Schaden abwenden können. Auf diese Pflicht müssen die Konsuln die Kapitäne aufmerksam machen, da vom letzteren dies oft verabreimt wird.

(6) Die Rechtsverhältnisse der Schiffbesatzung auf Kaufschiffen.

Privatrechtliche Bestimmungen darüber beziehen sich auf das Vertragsverhältnis zwischen Kapitän und Schiffskenten. Das Mieten des Schiffmannes von Seiten des Kapitäns meist heueren. Dem

Schiffsman ist bei der Aufzeichnung des Heuer-
schin zu geben. Die Anmusterung besteht in
der Verkautbarung dieses Heuervertrages vor
einem Seemannsamt.

Für die Forderungen des Schiffsmanes haftet der
Reeder persönlich.

(6) Der Frachtvertrag zur Beförderung von
Waren und Gütern zur See. Der Befrachter
(der den Transport wünscht) kann zugleich auch
Abhader sein; sie können aber auch verschiedene
Personen sein.

(7) Die Bodmerei. Näheres über die Tätigkeit
des Kommanden wird gesondert zu behandeln sein.

(8) Die Haverei, es sind dies alle durch
Unfall gegebenen Schäden und Verluste, die ein
Schiff betreffen, sowohl wie auch seine Ladung,
vom Moment der Abfahrt bis zum Schluss der See-
fahrt. Haverei ist Seeschaden.

Man unterscheidet grosse und besondere Haverei.

Schon früh (auf Rhodos) hat sich die Überzeugung entwickelt, dass wenn der Kapitän um Schiff und Ladung zu retten absichtliche Handlungen vornimmt, wie Seewurf, absichtliche Brandung u.s.w. - der Schaden vom Schiff, Ladung und Fracht gemeinschaftlich zu tragen ist.

Im Folgenden wird die Befugnis des Konsuls bei Havari hervorgehoben werden.

(9) Zum Seeschaden gehört besonders ein durch Zusammenstoß von Schiffen hervorgerufenen Schaden. Ist an diesem Zusammenstoß die Beteiligung eines Schiffes schuld, so haftet der Reeder dieses Schiffes für den Schaden. Kein Haftpflicht kann stipuliert werden bei Zufall, Ungewissheit, beim Vorhandensein höherer Gewalt.

(10) Bergelohn, Hilfslohn kann beansprucht werden, wenn im Seerath dritte Personen ein Schiff oder die Ladung retten. Der Bergelohn ist nach Maßgabe internationaler Vereinbarung

zu zahlen und darf nicht den Wert des geretteten Gegenstands übersteigern. Hinzu gehören auch die Strandungsangelegenheiten an den Küsten.

(II) Versicherung, Ansekeranz ist ein solches Rechtsgeschäft, bei dem der Versicherer gegen Zahlung einer bestimmten Vergütung den Ersatz des Schadens übernimmt.

(B) Das öffentliche Seerecht.

Hinzu gehören:

(1) Die oben oben näher erörterte Flaggenführung der Kauffahrtschiffe und ihre Registrierung. Über die Eintragung des Schiffes ins Schiffsregister wird eine Urkunde, das Schiffszertifikat ausgestellt. Das Kauffahrtschiff erhält bei der Registrierung ein Unterscheidungszeichen.

(2) Die Vermessung des Schiffes. Das Resultat der Vermessung aller Räume eines Schiffes, in Kubikmetern ausgedrückt, heißt der Brutto-Raumgehalt des Schiffes. Der Netto-Raumgehalt wird ermittelt durch Abzug des Inhalts der

Räume zum Gebrauch der Schiffmannschaft und die Räume die bestimmt sind zur Navigierung und zur Fortbewegung des Schiffes.

Die vom Schiff zu bezahlenden Abgaben werden mit nach dem Netto-Raumgehalt erhoben.

(3) Vorschriften über die Besetzung der Kauffahrtschiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.

Der Kapitän hat ein Befähigungszugnis zu besitzen auf grosser Fahrt, bei grosser und mittlerer Fahrt. Kleinere Anforderungen werden gestellt bei der kleinen Fahrt, Küstenfahrt und Nahfahrt.

Ein Befähigungszugnis wird auch gefordert bei den Seeschiffen und Seesteuerleuten, und ebenso auch bei den Marktwirten.

Die Konsule haben darauf zu achten, dass diese Bestimmungen eingehalten werden.

Ausnahmsweise, bei Mangel vorchriftsmässig geprüften Personals, können in ausländischen Häfen Seelente ohne vorherige Ablegung der geforderten Prüfungen

als Steuerleute oder Maschinisten angestellt werden. Der Konsul muss einen Vermerk in die Musterrolle einbringen, sowohl über die Ursache der ausnahmsweisen Zulassung, als auch über die Art des vom Angenommenen erbrachten Befähigungsnachweises (Fachprüfung u. sw.).

(4) Der Inhalt der besonderen Rechtsverhältnisse zwischen dem Reedere und dem Kapitän einerseits und den Schiffsoffizieren und der Schiffsmannschaft andererseits gehört im Ausland zu den Befugnissen des Konsuls. Der Konsul waltet seines Amtes als Einzelbeamter, ohne Zuziehung von Besitzern.

(5) Die Untersuchung von Seeschiffen wird durch die meisten der bei der Seeschifffahrt beteiligten Staaten sachverständigen Behörden übertragen. So z. B. Deutschland hat diese Untersuchung extra dazu begründeten Seegerichten (12 an der Zahl) übertragen. Durch die Untersuchung sollen die Ursachen des Seeschiffes ermittelt werden (höhere Gewalt, unzureichende Ausrüstung oder Besatzung des Schiffes,

verbrecherischer Anschlag, Fahrlässigkeit, ungenügende Befähigung).

(6) Regeln zur Vermeidung von Schiffskollisionen auf See. Es ist dies das sogenannte Seestrasenrecht. Solche Regeln sind zuerst in England aufgestellt worden.

Nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf offener See und auf Gewässern, die mit dieser zusammenhängen hat der Führer eines jeden der zusammengestoßenen Schiffe dem andern Schiff erforderlichenfalls Beistand zu leisten, soweit dies ohne Gefährdung des eignen Schiffes geschehen kann. Daher haben die Führer der zusammengestoßenen Schiffe solange beieinander zu bleiben, bis sie die Gewissheit haben, dass keins von ihnen weiteren Beistand braucht.

(7) Die Küstenfrachtfahrt wird meist allein den Schiffen des betreffenden Landes gestattet. Es ist dies das Recht Güter in einem Seehafen dieses Landes zu laden und nach einem andern Hafen dieses Landes zu befördern.

(8) Ein eigenartiges Institut besteht in Hamburg unter dem Namen "Deutsche Seewarte". Es ist geschaffen zur Erforschung der Naturverhältnisse des Meeres, der Witterungsverhältnisse an den Küsten, zur Verbreitung von Warnungen vor dem Eintritt erwarteter Stürme.

(7) Die Konsule fungieren als Seemannsämter im Ausland.

Sie sind, wie auch der Kapitän, Organe der inländischen Strafrechtspflege.

(1) Besitzt ein Schiffsmann auf hoher See oder im Auslande ein Verbrechen oder Vergehen, so hat der Kapitän sorgfältig den Tatbestand aufzuzeichnen unter Herausziehung der Zeugen- aussagen von Schiffsoffizieren und anderen glaubwürdigen Personen. So ist hauptsächlich bei Totschlag und schweren körperlicher Verletzung genau die Beschaffenheit der Wunden zu beschreiben, die Dauer des Lebens des Verletzten an-

zugeben und anzuführen die Heilmittel und die Nahrung die der Verletzte zu sich genommen hat.

(2) Der Kapitän hat jederzeit das Recht die Sachen des Mißthats, auf die der Verdacht der That fällt, zu durchsuchen.

(3) Der Kapitän hat das Recht den straffälligen Schiffsmann festzunehmen.

(4) Der Täter ist mit der Angabe der Verhandlungen an das Konsulat abzuliefern, bei welchem es zuerst geschehen kann. ~~Leht~~ ^{Leht} aus irgendwelchen Gründen dies Konsulat die Übernahme ab, so ist der Täter in einem andern Konsulat, in dem dies anderweit zuerst geschehen kann, abzuliefern. Nur in Ausnahmefällen, wenn ein Konsulat nicht schnell genug angegangen werden kann, ist der Kapitän ermächtigt den Täter der fremden Behörde, zwecks Übermittlung an eine zuständige heimische Behörde zu übergeben. Dies hat der Kapitän dem Konsulat zu melden, bei welchem es zuerst geschehen kann.

Auch das russische alte Konsulgesetz stipuliert die Pflichten des Konsulats in bezug auf die Vornahme von Untersuchungen über Verbrechen, die auf offener See begangen sind.

Konsulgesetz, Artikel 100 besagt:

"Wenn auf offener See auf russischem Schiff ein Vergehen oder Verbrechen schwerer Natur (genannt im Abschnitt V Teil XIII Unterabteilung VIII des Strafgesetzbuches) begangen worden ist, so gehören diese zur Kompetenz des russischen Gerichts. Die Konsule üben in diesem Fall allein ihr Recht der Voruntersuchung aus, indem sie die Schiffsmannschaft unter Eid befragen um die Einzelheiten der strafbälligen That besser feststellen zu können. Der Straffällige ist bei erster Gelegenheit nach Russland zurückzuführen, wovmöglich auf einem Kriegsschiff. Die beglaubigte Kopie über die Zeugenaussagen ist ins zuständige Departement des Innenministeriums zu senden."

Einige Besonderheiten weist das finnische

Seegesetz auf. Die Seeleute haben im Ausland nicht das Recht dem Kapitän vor den ausländischen Gerichten zu verlegen. Ein jedes Mitglied im solch einem Fall vörs nützigtig. Der Kapitän hat im Gegenteil das Recht der Zuhilfenahme der Ortsbehörden um die Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten. Auch hat der Schiffen das Recht, bei einem Verbrechen unster Natur den Täter unter Wache zu halten, bis sich die Möglichkeit bietet ihn der Obrigkeit oder dem Konsul zu übergeben. Auch hat der Schiff bei einem Verbrechen das Recht, bei seiner Rückkehr in die Heimat die Tat anzugeben und die Untersuchung des Falles den Gerichten zu übergeben. [Art. 63 des Finnischen Seegesetzes].

(8) Die Konsulate als Musterungsbehörden.

Der Konsul hat das zwischen Kapitän und Mannschaft bestehende Rechtsverhältnis fest-

zustellen durch seine Mitwirkung bei der Begründung und bei der Beendigung desselben.

Das Konsulat nimmt die Anmusterung und die Abmusterung des Schiffsmannes entgegen und bestätigt sie. Sowohl der Kapitän, als auch seine Mannschaft haben sich diesen Bestimmungen zu fügen. Diese Pflicht ist strafrechtlich geschützt.

Die Anmusterung:

der Kapitän stellt die Mannschaft dem Konsulat vor. Beide Teile verhandeln dann den zwischen ihnen abzuschließenden Vertrag (Heuer). Bei der Anmusterung müssen gewisse Vorbedingungen vorhanden sein:

- (1) muss der Kapitän befugt und befähigt sein das betreffende Schiff zu fahren.
- (2) das ~~Korps~~ betreffende Schiff muss genügend mit Schiffsoffizieren bemannt sein.

(3) die den Dienst antretende Person bedarf eines Ausweises über ihre Verhältnisse und über die Beendigung eines eventuellen früheren Dienstes.

(4) die anzumusternde Person muss körperlich imstande sein den Dienst auszuführen.

(5) der anzumusternden Person dürfen nicht Schwirigkeiten inbetriff der Wehrpflicht entgegenstehen.

Von Wichtigkeit ist bei der Ausstellung der Musterrolle der Unterschied von Leichtmatrose und Vollmatrose.

Der Anzumusternde hat sein Seefahrtsbuch vorzuweisen. Zur Ausstellung solcher Seefahrtsbücher können auch Konsule ermächtigt sein. (so die deutschen Konsule in Singapur, Hongkong und Shanghai)

Zur Anmusterung sind Minderjährige nicht zugelassen. Gefordert wird auch vor See- und Farbenunterscheidungsvermögen.

Alle diese Bestimmungen haben die Konsulate

als Musterungsbehörden zu beachten. Auch wird der Konsul nicht nur ~~den~~ schiffpflichtigen Angehörigen seines Landes (des Absenderlandes) sondern auch mitberpflichtigen Angehörigen des Landes seines Amtssitzes die Annusterung zu mitzuteilen haben.

Die Musterrolle:

es ist dies das Protokoll der über die Annusterung aufgenommenen Verhandlung. In der Musterrolle sind angegeben: der Name des Heimathafens; wenn nicht der Name des Registerhafens, wenn die Befahrt von einem ausländischen Hafen betrieben wird; der Name des Hafens der Ausfahrt; der wichtigste Bestandteil der Musterrolle sind die Bestimmungen des Heuervertrages.

Kein Schiff darf mehr als eine Musterrolle besitzen; daher muss jedes Konsulat sich vor der Ausstellung ^{der Musterrolle} vergewissern, ob nicht vielleicht schon eine ältere Musterrolle vorhanden ist.

Ist letzteres der Fall, so ist jede neue Musterung als Nachmusterung anzusehen. Eine neue Musterrolle darf in diesem Fall nicht ausgestellt werden.

Nachmusterung:

wird nicht die ganze Schiffsmannschaft auf einmal angemustert, so gerichtet die spätere Anmusterung doch immer auf Grund der erstmalig ausgetellten Musterrolle. Spätere Anmusterungen werden als Zusatz - Nachmusterung eingetragen.

Über die Verhandlung bei der Nachmusterung ist ein Protokoll zu führen. Sind die Bedingungen des Heuervertrages bei der Nachmusterung andere, als bei der Anmusterung, so muss dieser Mangel ausdrücklich vermerkt werden.

Die Kapitäne haben wesentliche Nachmusterungsverhandlungen, so bald wie möglich, wohl vor dem Konsulat, in dessen Bezirke das Schiff steht,

die Musterrolle beifügen zu lassen.

Abmusterung:

Sie erfolgt nach Beendigung des Dienstverhältnisses, meist vor dem Konsulat des Hafens, in dem das Schiff sich aufhält.

Die Abmusterung besteht in einer Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses zwischen Kapitän und Mißbesatzung vor einem Konsulat.

Hierbei hat der Kapitän dem abzumusternden Mißmann im Seefahrtsbuch zu bezeichnen die Dauer der Dienstzeit und ein Führungszugnis auszustellen. Weigert sich der Kapitän diese Pflichten zu erfüllen, so greift das Konsulat auf den Antrag des Schiffsmannes hin, ein und bestätigt dem Mißmann das Ergebnis dieser Untersuchung.

Die Abmusterung wird vom Konsulat in das Seefahrtsbuch und in die Musterrolle eingetragen.

Wenn die Verhandlung bei der Abmusterung
ist ein Protokoll aufzunehmen

Nachträgliche Musterung:

rechtzeitige Musterung ist, wie schon oben
angeführt, durch das Strafrecht geschützt.

Wer jedoch aus irgend welchen Gründen
die rechtzeitige Vornahme der Musterung nicht
bewerkstelligt worden, so ist nachträgliche
Musterung vom Kapitän zu veranlassen.

Tod hat die nachträgliche Musterung durch
ein Konsulat nur dann zu erfolgen, wenn
die Gründe der Unterlassung in das Miß-
tagbuch eingetragen sind.

Das Verfahren ist dasselbe wie bei der Nach-
musterung.

Ausgenommen ist natürlich eine nachträgliche
Musterung bei Tod oder Desertion des Miß-
mannes. Die faktische Unmöglichkeit des
Kapitän, seinen Pflichten nachzukommen, ist dann
zu Protokoll zu nehmen.

(9.) Die dem Dienstverhältnis zwischen Kapitän und Schiffbesetzung entstehenden Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaft. Die Mitwirkung der Konsulate.

(1) der Heuervertrag

Rechte und Pflichten der Schiffbesetzung gegenüber dem, meist durch den Kapitän vertretenen Reedern gründen sich auf den Heuervertrag. Der Heuervertrag ist eine Willensvereinbarung über die Leistung gewisser Dienste.

Nach dem Heuervertrag sagt z. B. das russische Gesetz folgendes:

alle Willensvereinbarungen zwischen dem Reeder und der Schiffsmannschaft sind für beide Teile ~~obligatorisch~~ obligatorisch, bis nicht das Schiff in einen russischen Hafen ankömmt, wo ausschließlich das russische Gesetz die Beziehungen regelt. Dort haben die Konsulate im Ausland das Recht freiwillige Beendigung des Heuervertrages gutzuheissen, wenn beide Teile dies wünschen. In diesem Fall muss der Tabakbestand in die Musterrolle

aufgenommen werden.

(2) Die Heuer.

Es ist dies die Gegenleistung des Reeders für die von der Mißbesatzung geleisteten Dienste.

Die Heuer besteht in einer Geldleistung.

Die Auszahlung geht an den Schiffmann persönlich zu gehen (Ausnahme: Geisteskrankheit, Verswendung).

Der Schiffmann verliert seine Heuer:

wenn er desertiert; wenn er unrechtmäßig dem Kapitän vor einem ausländischen Gericht belangt.

(3) Der Dienst.

Weigert sich der Schiffmann nach der Anmusterung seinen Dienst anzutreten, so kann er durch konsularische oder örtliche Polizeiorgane auf dem Schiffe abgeliefert werden.

Vor der Anwendung von Zwang kann der Konsul den Seemann verhören, und er-

erweist es sich, dass die Forderung des Kapitäns grundlos ist, so ist diese zurückzuweisen. Wenn der Schiffsmann die Pflicht zum Dienst bestreitet, der Kapitän jedoch diese als bestehend ansieht, so hat das Konsulat die gütliche Ausgleichung zu versuchen.

Stellt sich dem ~~dem~~ angemusterten Schiffsmann ein nichtwindliches Hindernis zum Austritt des Dienstes entgegen, so hat er sich darüber vor dem Kapitän und dem Konsulat der Musterung auszuweisen, dass von seiner Seite keine Schuld vorliegt.

Wird ein Schiffsmann bei der Ausfahrt des Schiffes vermisst, so hat der Kapitän dies dem Konsulat zu melden, in dessen Bezirke der Schiffsmann vermisst worden ist.

Es ist auf Antrag des Kapitäns ein Strafverfahren gegen solche Schiffskente anzustrengen die sich nach Abschluss des Heuervertrages Verstärken,

sich dem Dienst entziehen oder vom Schiff entlaufen.

(4) Untauglichkeit des Schiffsmanns.

Vor Beginn der Reise kann der Kapitän einen untauglichen Schiffsmann entlassen.

Ist die Reise schon angebrochen worden, so kann der Kapitän die Heuer verringern.

Das Konsulat hat die einzelnen Tatbestände zu prüfen. Wenn die Veränderung in die Musterrolle ein Vermerk eingetragen.

(5) Beendigung des Dienstes. Das Recht des Schiffsmanns freie Rückbeförderung zu fordern.

Der Schiffsmann kann die Beendigung des Dienstverhältnisses fordern, wenn die Bestimmungs-Orten durch Cholera, Pest oder Gelbfieber versucht ist. Die Untersuchung dieser Tatbestände steht dem Konsulat zu. Ist dem Schiffsmann bei der Ausrüstung die Versuehung mitgeteilt worden, so hat er nicht das Recht seine Entlassung zu fordern.

Ein Vermerk über diesen Punkt soll daher von dem Konsulaten in die Musterrolle eingetragen werden.

Auch kann einem Schiffsmann die Entlassung gewährt werden, zur Vorbereitung zu einer Fachprüfung (Matrosen-, Steuermann-, Kapitänprüfung), wenn er einen Ersatzmann stellt. Über die Befähigung des Ersatzmannes entscheidet das Konsulat.

Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn seiner Militäropflicht zu genügen. Hier geht das Interesse des Staates dem privaten Interesse des Reeders vor (besonders ist dies der Fall bei einer allgemeinen Mobilmachung).

In solchen Fällen kann der Schiffsmann freie Rückbeförderung verlangen.

Ungeneht wider hat der Kapitän nicht das Recht den Schiffsmann ohne Hilfe im Ausland zurückzuführen, auch der Consul hat in so einem Fall seine Zustimmung zu verweigern. Eine solche Entlassung des Schiffsmannes ist

allein in Ausnahmefällen gerechtfertigt, so bei Kaperei, Konfiskation, Verkauf, Untergang des Schiffes, bei Krankheit des Gläubers der Schiffsbetreibung, oder wenn der Heuervertrag zwischen Kapitän und Schiffsmann auf eine bestimmte Zeit abgeschlossen war. In Fällen der Entlassung des Schiffsmannes im Ausland, hat der Konsul dem Kapitän eine schriftliche Bestätigung der Gründe, die zur Entlassung führten, zu geben. Der Kapitän trägt die volle Verantwortung für jedes Fehlen einer Person der Schiffsbetreibung, ebenso wie er auch die Verantwortung trägt für jede Annahme neuer Personen. Nach Beendigung der Fahrt, hat der Kapitän unter Eid alle Umstände anzugeben die zu einer Vergrößerung oder Verminderung der Schiffsbetreibung geführt haben.

Der Kapitän hat nie das Recht einen Schiffsmann im Ausland ohne Einwilligung des Konsuls zurückzulassen; es sei denn, dass

der Schiffsmann selbst seine Entlassung wünscht.
 Die Erklärung des Schiffsmannes, dass er freiwillig
 das Schiff verlässt und, dass er alles erhalten habe
 was ihm zukommt wird dann im Archiv des Konsu-
 lats aufbewahrt, um als Beweis zu dienen, dass der
 Schiffsmann nicht das Recht hat die Rückbeförderung
 in die Heimat auf Kosten des Reeders zu verlangen.
 Sollte im Falle der Entlassung die Heimreise des
 Schiffsmannes zurückgehalten werden, so hat er
 das Recht sich im gewöhnlichen Verfahren an die
 Behörden in der Heimat, oder den Konsul im
 Ausland zu wenden.

Verlässt der Kapitän im ausländischen Hafen auf
 Wunsch des Reeders das Schiff, so hat der Konsul
 ihm dann seine Zustimmung zu dieser Veränderung
 zu geben, wenn die nötige Summe zur Bezahlung
 des Gehaltes assigniert ist und wenn der Kapitän
 dem Konsul ein Document aushändigt, dass er
 alles erhalten habe, was ihm zukommt und, dass er

keine weiteren Präzensionen gegenüber dem Konsul haben. Darauf gibt der Konsul dem Kapitän das Dokument über die Entlassung.

Die Kopie wird im Archiv aufbewahrt.

Eine Entlassung eines Seemanns ist nur in folgenden Fällen gerechtfertigt:

- (1) Wenn der Seemann nicht die Möglichkeit hat auf dem betreffenden Schiff in die Heimat zurückzukehren aus irgend einem gesetzlichen Grund, so bei Krankheit, bei Verkauf des Schiffes. Ein so entlassener Seemann hat das Recht das ihm zuzukommende Geld zu verlangen, die Ausstellung von Zolldokumenten und ist der Sorge des Konsuls anzuvertrauen.
- (2) Der Konsul bestätigt, dass die entlassenen Schiffleute das ihnen zuzukommende Geld erhalten haben, sowie das Geld für die Rückfahrt in die Heimat. Findet der Konsul, dass das Gehalt nicht vollständig ausgezahlt worden ist

so hat er das Recht vom Reedern, oder von seinem Stellvertreter, d.h. dem Kapitän oder dem stellvertretenden Agenten nachträgliche Genehmigung solcher Forderungen zu fordern.

(3) Der Konsul stellt ein Zeugnis aus, dass er die Sorge, um die entlassenen Mißbräute auf sich nimmt.

(4) Die Erfüllung aller dieser Formalitäten meldet der Konsul seiner vorgesetzten Behörde.

Schiffe des Kapitän oder des Reeders heimlich oder offensichtlich und absichtlich eine Person der Mißbräutung im Ausland aus, so hat der Konsul den Zurückgelassenen auf Kosten des Reeders in die Heimat zurückzubefördern. Der Kapitän oder der Reeder werden ausserdem einer Geldstrafe unterworfen und können verurteilt werden.

Der frühere „Maritime Code of Finland“ gestattet das Schiff zu verlassern in folgenden Fällen:

bei Heirat, bei Verkauf des Schiffes, bei Dienst-
erhöhung. Gleichfalls hat jeder finnische See-
mann das Recht seine Entlassung zu fordern wenn
der Kapitän ihn schlecht behandelt, ihm ~~schlechtes~~
Essen gibt; in solchen Fällen kann der Seemann
sein Jahresgehalt fordern. Die dienstbezüglichen
Beweise hat der Seemann dem Konsulat zu stellen.

So hat überhaupt der Kapitän jederzeit das
Recht einen Seemann zu entlassen, wenn er ihm
die Heuer auszahlt, das Geld für die Reiserise und
eine gewisse Entschädigung für den Vertragsbruch.
Entläßt der Kapitän einen Seemann im Ausland, so
hat er dies dem Konsul zu melden, der die Pflicht
hat die Rechte des Seemanns zu schützen. Sollte
es sich jedoch erweisen, dass der Kapitän den Seemann
ohne hinreichenden Grund entlassen hat, so
haftet er vor den Besitzern für alle Ausgaben, die
sich daraus ergeben haben.

(6). Rechte und Pflichten der Seeleute während

der Fahrt und im Hafen.

Der Schiffsmann hat die Pflicht seinen Dienst jederzeit zu verrichten, sowohl an Bord des Schiffes und in seinen Booten, als auch auf dem Lande. Dienen Dienst hat der Schiffsmann jederzeit, also bei gewöhnlichen Umständen und auch bei Sturm zu verrichten, ebenso auch bei gewaltsamen Angriff auf Schiff und Ladung.

Der Schiffsmann darf nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers das Schiff verlassen, oder seinen Urlaub zu lange ausdehnen.

Die gewöhnliche Dauer der Arbeitszeit ist geregelt, ausser, dass sie in dringenden Fällen länger in Anspruch genommen werden kann. Solch ein dringender Fall kann gegeben sein durch höhere Gewalt, Naturereignisse, durch plötzliche Ausfahrt des Schiffes.

Gemessenüber hat die Schiffsmannschaft das Recht auf entsprechende Verpflegung,

Behandlung und Gesundheitspflege. Ebenso kann die Schiffsbetreibung Seetüchtigkeit des Schiffes verlangen.

So hat das Konsulat einzugreifen wenn ein Schiffsoffizier, oder wenigstens drei Seeleute, d.h. Schiffleute sich über Seetüchtigkeit des Schiffes, oder über Mangel an Proviant beschweren.

Hierbei sind die Kläger zu vernehmen und ihre Aussagen zu Protokoll zu nehmen.

Dabei muss der Bundesführer aufgeführt werden, worauf er seine Aussagen stützt, dass das Schiff nicht seetüchtig ist, oder dass der Proviant an Qualität oder Quantität mangelhaft ist. Der Bundesführer hat Beweise anzuführen.

Darauf ist der Kapitän zu vernehmen.

Kann durch alles dies die Verhandlung noch nicht zum Abschluss gebracht werden, so hat der Konsul sofort, unter Zuziehung

sachverständigen Experten des Schiffes oder
den Proviant untersuchen zu lassen.
Das Resultat der Untersuchung ist zu
Protokoll zu nehmen.

Ist die Beschwerde begründet gewesen, so
hat der Kommande dem Kapitän die Weisung zu
geben diese Mängel zu beseitigen.

(7.) Die Disziplinergewalt des Kapitäns.

Der Schiffsmann hat den dienstlichen Befehlen
des Kapitäns und der übrigen Schiffsoffiziere
unbedingte Folge zu leisten.

Der Schiffsmann darf nicht gegen den Kapitän
ausländische Gerichte anrufen, wenn gegen
ihn ein heimisches Gericht begründet ist.
Auch hat der Schiffsmann die Pflicht dem
Kapitän bei der Aufrechterhaltung der Ordnung
und bei der Unterdrückung ~~von~~ von Un-
gehorsam Hilfe zu leisten.

Die Disziplinargewalt wird durch den Kapitän ausgeübt. Sie kann auf den ersten Offizier übertragen werden.

Misbrauch der Disziplinargewalt gehört als Vergehen vor die Kompetenz der Heimatsbehörden.

(10) Absetzung eines Kapitäns, und Einsetzung eines neuen Schiffsführers.

Der Konsul kann einen Kapitän, wenn es die Sicherheit von Schiff und Mannschaft verlangt, absetzen auf Antrag der Beteiligten und kann einen neuen einsetzen.

So kann der Konsul einen Kapitän absetzen, der aus niedriger Gesinnung die Schiffsmannschaft Gefahren aussetzt, der die Handelsinteressen des Bundes, die ihm aufgetragen worden sind, nur mangelhaft vertritt.

Ebenso kann der Konsul einen Kapitän absetzen, der trotz wiederholter Vorstellungen

die Schiffsmannschaft ungerecht behandelt.
 Eine solche Absetzung des Kapitäns
 kann natürlich auch durch seine Krankheit
 gegeben sein; der Konsul muss einem Kapitän
 der untauglich ist ein Schiff zu führen,
 absetzen und durch einen neuen Schiffsführer
 ersetzen, wenn der Kapitän nicht seiner
 Pflicht nachgekommen ist und nicht für
 Stellvertretung gesorgt hat.

Die gleiche Pflicht des Konsuls ist natürlich
 auch gegeben, wenn in seinem Amtsbezirk
 der Kapitän eines Schiffes seines Landes stirbt.
 In solch einem Fall soll der Konsul laut
 der Instruktionen des Verstorbenen handeln.
 Nur beim Fehlen solcher Instruktionen ist der
 Konsul befugt den ersten Offizier an die
 Stelle des verstorbenen Kapitäns rufen zu lassen.
 Überhaupt muss der Konsul, wenn dies irgend
 möglich ist (es ist dies heutzutage wohl meist

den Fall bei der grossen Erweiterung des Post- und Telegraphenverkehrs) sich in Verbindung setzen mit dem Besizer des Schiffes und dessen Einwilligung einholen. Ist letztere aus irgend welchen Gründen nicht möglich, so hat der Konsul nach seinem Ermessen Sorge zu tragen für die Bestellung eines neuen Kapitäns. In diesem Fall ist der Konsul der gesetzliche Vertreter des Schiffseigentümers.

Andererseits hat sich der Konsul zu vergewissern, dass die von ihm zur Führung des Schiffes vorgesehene Person die dazu notwendige Befähigung besitzt, über die Qualifikation dieser Person zum Schiffsdienst haben denn Experten zu entscheiden.

Nach Möglichkeit soll der Konsul den Kapitän aus der Zahl seiner Landsleute wählen.

Der Konsul hat weiter die Pflicht die Inventur aufzunehmen der Sachen des Verstorbenen

Kapitäns, sowie auch die Sachen des Reeders. Ausserdem soll der Konsul die Schiffsregisterbücher versiegeln, zugleich mit den Sachen des Toten.

Wenn die Einsetzung eines neuen Kapitäns ist die Ruderi sofort zu benachrichtigen.

Sollte jedoch der Fall eintreten, dass im Hafen des betreffenden Konsulats, weder ein Kapitän des Landes, das den Konsul unterhält, vorhanden ist, noch auch ein Kapitän über dessen Qualifikation hinreichende Gewissheit da ist, so hat der Konsul zwei Möglichkeiten. Entweder lässt er das Schiff, bis zum Eintreffen des Reeders still liegen, oder er verschreibt durch die Vermittlung eines benachbarten Konsulats seines Landes einen Kapitän von auswärts.

Der Konsul hat von allen diesen Massnahmen, die er getroffen hat zur Einsetzung eines neuen Schiffsführers, den Ruderi zu benachrichtigen.

(11.) Die Konsulen haben die gütliche Ausgleichung der zu ihrer Kenntnis gebrachten, zwischen dem Schiffsführer und dem Schiffsmann existierenden Streitigkeiten zu versuchen.

Gelingt dem Konsul nicht die gütliche Ausgleichung so kann er auf Antrag jedes der beiden Teile eine vorläufige Entscheidung treffen, wenn die Angelegenheit keinen Aufschub duldet. Diese Entscheidung ist dann vollstreckbar und zu befolgen, natürlich unter Vorbehalt der endgültigen Entscheidung durch die zuständige Behörde nach Beendigung der Reise.

Vor fremden Gerichten darf ein Schiffsmann den Kapitän niemals verklagen, wenn gegen ihn ein inländischer Gerichtsstand begründet ist (ausgenommen die Fälle von Dienst- und Honorarforderungen bei Zwangsverlauf des Schiffes.).

(12.) Der Konsul hat die vorläufige Entscheidung zu treffen, wenn im Ausland zwischen Kapitän und Schiffmann Streit entsteht über freie ärztliche Behandlung und Verpflegung in einem Krankenhaus oder an Bord des Schiffes.

(13.) Vorläufige Entscheidungen hat der Konsul zu treffen auch in folgenden Fällen:

Streit über die Belohnung für Schiffsentzündung,
 Ansprüche wegen Verwundung der Spiserrationen,
 Zahlung einer Vergütung an den Verletzten
 von erkrankten Seemann statt freier Rück-
 beförderung in die Heimat
 über Verlust des Anspruchs auf freie Kur
 durch Selbstverschulden,
 Vergütung bei Rückbeförderung nach einem
 andern als dem Anreiseposten,
 Feststellung der Art der freien Rückbeförderung.

Richterliche Befugnisse über das Kommando
in folgenden Fällen aus:

Beschwade über Seetüchtigkeit des Schiffes,

Beschwade über Mängel des Proviantes,

Beschwade des Schiffsmannes wegen Verminderung
in Honor oder Rang,

Zurücklassung des Schiffsmannes.

Ersatz für freie Rückbeförderung.

(14) Die Rückbeförderung in die
Heimat von kranken Seeleuten, hilfs-
bedürftig gewordenen, von straffälligen
Seeleuten, von Seeleuten die befreit sind
von der Kriegsgefangenschaft, von Seeleuten
die sich gerettet haben bei Schiffsuntergang.

(1) Kranke Seeleute, die vom Kapitän
im ausländischen Hafen zurückgelassen
werden müssen, haben das Recht ihr
volles Gehalt zu beanspruchen, das ihnen

zusteht für die ganze Zeit bis zum Ablauf
des Heilvertrages. Ausserdem hat der
Konsul bei den Ortsbehörden für den Kranken
sofort die Zulassung ins Hospital anzu-
wirken. Der Konsul hat den Kranken
regelmässig (mindestens einmal wöchentlich) zu
besuchen und ihn zu fragen ob er nicht
Noth leide oder besondere Bedürfnisse habe.
Ist der Schiffmann einigermaßen genesen,
so hat der Konsul für seine Rückbeförderung
in die Heimat bei erster Gelegenheit zu sorgen.

Der Kapitän hat die Pflicht, wenn
er die Erlaubnis erhalten hat, einen kranken
Schiffmann in einem ausländischen Hafen zuzulassen
— dem Konsulat eine gewisse Geld-
summe einzuhändigen, deren Höhe der Konsul
bestimmt. Dies Geld ist bestimmt zur
Deckung der Ausgaben auf die Heilung
des Schiffmanns und auf seine Rück-

beförderung in die Heimat. Doch kann der
 Militär, wenn der Kommandant dies gestattet, statt
 der Geldsumme eine sichere Kaution hinter-
 legen. Solche Begünstigungen können
 nach frühem russischen Recht nicht See-
 leute verlangen die an Geschlechtskrankheiten
 leiden. Denn, sagt das Gesetz: die Geschlechts-
 krankheiten entstehen aus eigenem Verschulden
 des Erkrankten. Es hiesse die unmoralischen
 Handlungen der Seeleute fördern, wollte man
 ihnen in solchen Fällen Vergünstigungen gewähren.
 Daher seien Personen, die an Geschlechtskrank-
 heiten leiden auf eigene Mittel angewiesen.
 Überhaupt kann man sagen, hat ein See-
 mann, der durch eigene Schuld erkrankt, nur
 ein Recht auf das von ihm schon verdiente
 Geld; er verliert jedes Recht auf einen
 Heilungsauspruch. Der Kapitän kann in
 solchen Fällen den Kranken heilen lassen,

doch hat der Erkrankte später alle Unkosten der Heilung zu tragen.

Über eine jede Verletzung dieser Regeln hat der Kommande ein Protokoll aufzunehmen.

Zieht sich ein Schiffsmann, bei der Ausübung seines Dienstes eine Verletzung zu, so kann er vom ~~Kapitän~~ Kapitän die Deckung der Unkosten der Heilung verlangen und kann der Schiffsmann, wenn diese Verletzung nicht die Weiterreise fortsetzen, so hat der Kapitän alle Ausgaben zu decken, die die Weiterreise des verletzten Schiffsmannes in den Ausreisehafen verhängt. Die Ausgaben trägt natürlich der Reeder. Ebenso kann der verletzte Seemann die Bezahlung der Heuer bis zum Vertragsabschluss verlangen.

Verliert ein Schiffsmann, bei der Ausübung seines Dienstes ein Glied, so hat der Kapitän nicht nur die Heilungskosten zu tragen,

sondern er muss dem Seemann als Schaden-
ersatz die doppelte Summe auszahlen, als
die Unkosten der Heilung ausmachen.

Hat der Schiffmann sich aus eigener Schuld
die Verletzung zugezogen, so verliert er alle
Vergünstigungen, ja der Kapitän kann sogar
soviel von dem, dem Verletzten Schiffmann schul-
digen Geld zurückhalten, als notwendig ist
um einen neuen Schiffmann anzustellen. Ist
jedoch die Verletzung im Auslande geschehen,
so hat der Kapitän den Verletzten in die Heimat
zurückzuschicken.

Von Interesse sind die Bestimmungen
des finnischen Seegesetzes von 1874:

wenn ein Seemann, der an Bord eines
finnischen Schiffes dient verletzt oder erkrankt
während der Ausübung seines Dienstes, so hat er
ein Recht auf Unterhalt, ärztliche Be-
handlung und Medikamente die Zeit, die

er an Bord des Schiffes verbleibt. Ist der Kapitän genötigt den Kranken oder Verletzten aus Land überzuführen, so muss er ihm die Obhut des Konsuls anvertrauen. Ist ein Konsul nicht da, so hat er den Schiffsmann die Sorge eines ehrenwerten Mannes anzuvertrauen.

Jedenfalls muss der Kapitän, wo es auch nicht sei, in Finnland oder im Ausland alle Ausgaben für die Heilung des Kranken, jedoch höchstens für die Dauer von zwei Monaten tragen; ausserdem ist dem Kranken das ihm zukommende Gehalt ausbezahlen. Ist jedoch der Schiffsmann durch eigene Schuld erkrankt, so hat er kein Recht, ~~das~~ zu verlangen, dass die Ausgaben für Heilung und Unterhalt vom Reedern bezahlt werden. Ist jedoch der kranke Schiffsmann nicht in der Lage selbst seine Ausgaben zu decken,

so hat der Kommandant ihm die Summe für eine einmonatliche Heilung vorzuschüssen. Der Schiffsmann hat später diese Summe zurückzuerstatten.

Hat sich der Schiffsmann die Erkrankung oder Verletzung bei Ausübung seines Dienstes zugezogen und ist er nicht im Stande die Fahrt bis zum Bestimmungshafen mitzumachen, so hat der Besatz aufzunehmen für die Unkosten der Rückbeförderung in den Ausreisehafen. Bietet sich hierbei die Möglichkeit dem Schiffsmann auf ein in die Heimat fahrendes Schiff überzuführen, so hat der Schiffsmann nicht das Recht auf diesem Schiff eine Stellung anzuschlagen, die er auf dem vorigen Schiff eingenommen hat. Sollte das neue Gehalt geringer sein, so muss der Besatz die Differenz zu Gunsten des Schiffsmannes ausgleichen.

Der Kapitän eines finnischen Schiffs hat nicht das Recht sich zu weigern einem finnischen oder russischen Seinerwalden, gegen angemessene Belohnung nach Finland zurückzubringen.

(2) Die Konsule haben das Recht die Mitnahme von hilfbedürftigen Seelenten in die Heimat, durch Miffen ihres Landes anzuordnen. Solch einem Verlangen hat die Miffen Folge zu leisten. Das gleiche gilt über die Mitnahme von straffälligen Seelenten.

So kann der Konsul von jedem Kauf- fahrtschiff, das zu Recht die Flagge seines Landes (d. h. des Landes, des der Konsul nennt) trägt, verlangen, wenn das Schiff aus einem ausländischen Hafen in die Heimat zurückfährt, dass es hilfbedürftige oder straffällige Seelente dieses

Landes in ihre Heimat mitnimmt.
 Diese Rückbeförderung geschieht gegen
 eine angemessene Entschädigung. Dies-
 selbe Verfahren ist anzuwenden, wenn das
 Schiff in einem ausländischen Hafen fährt,
 von dem die Weiterfahrt in die Heimat leichter
 bewerkstelligt werden kann.

Eingeliche Verpflichtung liegt, auch aus-
 ländischen Seelenten gegenüber, auf dem
 Konsul. So hat z. B. der deutsche Konsul,
 wenn ^{ein} auf deutschem Schiff angestellter französischer
 Schiffsmann, nach Verlassen dieses Dienstes hilfs-
 bedürftig geworden ist im Ausland, seine Mit-
 nahme durch die nach Frankreich bestimmten
 deutschen Kampfschiffe zu veranlassen.
 Zur Erfüllung dieser Pflichten kann
 der Konsul den Kapitän zwingen.
 Ist die Möglichkeit vorhanden, die
 Mitnahme durch mehrere Schiffe zu

bewusststlichen, so kann der Kommande dem-
entsprechend, im Verhältnis zur Grösse des
Schiffes, die mitzunehmenden Schiffspunkte
vertheilen auf die einzelnen Schiffe.

In Ausnahmefällen kann der
Kapitän die Mitnahme verweigern:
wenn an Bord des Schiffes kein Platz vorhanden
ist; wenn der Mitzunehmende durch seine
Krankheit die Gesundheit und Sicherheit der
an Bord befindlichen Personen gefährdet; wenn
die Zahl der Mitzunehmenden bei Hilfsbedürftigen
ein Viertel, bei Straffälligen ein Sechstel der
Schiffsmannschaft übersteigt; wenn die Mit-
nahme nicht in einer bestimmten Frist vor der
Ausfahrt verlangt worden ist (so zwei Tage);
wenn der Hafen von keimischen Dampfkeulen
angelaufen wird, die zur Mitnahme vertragsmässig
verpflichtet sind.

Bei jeder Weigerung entscheidet

das Konsulat über die Gründe dieses.

Der wegen Hilfsbedürftigkeit Mitgenommene erhält während der Rückreise, entsprechend seiner Stellung, Kost und Unterbringung. Der Mitgenommene ist der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen.

Der wegen Hilfsbedürftigkeit Mitgenommene haftet für die durch die Rückbeförderung verursachten Ausgaben.

(3). Haben sich Seeleute beim Untergang des Schiffes gerettet oder sind sie aus der Kriegsgefangenschaft befreit, so hat der Konsul ihnen Pässe auszustellen, um ihnen die Rückkehr in die Heimat zu ermöglichen. Auch muss der Konsul ihren notwendigen Bedürfnissen Rechnung tragen und sie mit Kleidung und Geld versorgen, damit sie ihre Rückfahrt in die Heimat voranstelligem können.

Nach russischem Vorkriegsrecht hatte hierbei der Konsul die Höhe der Unterstützung im Passe der betreffenden Person zu vermerken. Finnisches Gesetz: Was die Pflicht des Reeders anbetrifft die Mannschaft des Schiffes, das mitgezogen ist, in die Heimat zurückzuschicken, — so trägt der Reeder die Unkosten der Rückbeförderung nur im Umfang der gerechtfertigten Sachen. Andere hilfbedürftige Seeleute haben nach finnischem Recht die Möglichkeit eine einmalige Summe als Unterstützung zu erhalten. Solche Personen können nur im Falle einer andauernden Krankheit vom Konsul heimgesendet werden.

Im allgemeinen sollten die Konsule vor der Unterstützung kranker Schiffleute, solcher die aus der Kriegsgefangenschaft befreit sind und schiffbrüchige Seeleute — versuchen ihnen eine Stellung auf einem Schiffe zu verschaffen, das

in ihre Heimat führt. Ist aus irgend welchen Gründen die Befehle unmöglich so soll der Konsul dafür sorgen, dass die hilfsbedürftigen Schiffleute auf dem Landwege in die Heimat zurückkehren.

Ausländische Seeleute die auf finnischen oder russischen Schiffen gedient haben, haben bei den oben genannten Täten von Hilfsbedürftigkeit weder ein Recht auf Unterhalt noch auf Rückkehr in die Heimat (!).

Das finnische Seerecht sagt folgendes:
Wenn ein finnischer Seemann um Rückbeförderung in die Heimat nachsucht, so hat sich zunächst der Konsul zu vergewissern, ob der betreffende Seemann auch ein Recht darauf hat. Hinsichtlich des Rechts für diese Rückbeförderung nur im Umfang des Wertes des gesetzlichen Eigentums haftet — so kann der Seemann doch, wenn der Bedarf nicht für die Heim-

sendung haftet, dann den Konsul nachsuchen, denn für die Ausgaben kommt dann die finnische Staatskasse auf. Ist der finnische Seemann durch eigene Schuld von einem finnischen oder ausländischen Schiff entlassen worden, und daher nicht das Recht der Forderung auf freie Rückfahrt in die Heimat hat, so kann der Konsul, wenn er sich vergewissert hat, dass der Bittsteller finnischen Nationalität ist, ihm eine einmalige Unterstützung zukommen lassen. Heimsenden kann der Konsul einen solchen Seemann nur, wenn er an einer schweren Krankheit leidet.

(15) Die Mitwirkung der Konsule beim Kauf eines Schiffes im Ausland durch einen Landsmann.

Kauft im Ausland ein Untertan des Staates, der den Konsul ernannt, ein ausländisches

Schiff, so ist es notwendig, dass der Kaufsakt, wenn er nicht im Konsulat durchgeführt worden ist, vom Konsul bestätigt werden. Das Gesetz gibt dem Konsul das Recht in Kriegszeit so einen Kauf zu verbieten, wenn es sich um ein simuliertes Geschäft handelt das dem Zweck verleiht das Schiff durch die Flagge des Abreisestaates des Konsuls zu decken und zu schützen.

Stellen sich dem Kauf des Schiffes keine Hindernisse in den Weg, so hat der Konsul, nachdem er den Kaufvertrag bestätigt hat, auf dem Schiffspapieren den Zeitpunkt des Kaufes des Schiffes zu vermerken, ebenso wie die Namen des Käufers und des Verkäufers. Der Konsul stellt dem Käufer ein sogenanntes interimistisches Schiffszertifikat aus. Jedoch hat der Käufer beim ersten Anlangen eines Hafens seiner Heimat die notwendigen An-

Statten zu treffen zur Erlangung der endgültigen Mißzeugnisse, die geordert wurden bei der betreffenden Nationalität des Mißes.

Die Ausgabe von internistischen Zeugnissen durch den Konsul ist oben näher behandelt worden.

Im Kaufvertrag ist nach der Regel: *locus regit actum*, zu bestätigen durch den örtlichen öffentlichen Notar. Doch haben manchmal, auf Grund abgeschlossener Konventionen die Konsule (so z. B. in der Vorkriegszeit die russischen Konsule in Frankreich, Deutschland, Italien und Spanien) das Recht die Pflichten des öffentlichen Notars zu übernehmen.

Wo jedoch der Kaufvertrag durch einen öffentlichen Notar beglaubigt worden ist, bedarf es einer weiteren Beurkundung durch den zuständigen Konsul.

Nach dem früheren finnischen Seegesetz

müssen finnische Anwesen ein Zeugnis vom
Gouverneur oder dem Magistrat ihres Bezirks haben,
welches ihnen das Recht gibt Schiffe oder Schiffs-
teile zu erwerben. Auch nach finnischem
Gesetz war es dem Konsul strikt verboten ein
simuliertes Kauf- und Verkaufsgeschäft während
eines Krieges zu betätigen.

(16.) Die Mitwirkung des Konsuls bei dem
Verkauf und der Verpfändung von Schiffen
ihres Absenderstaates. Verbotung.

Der Kapitän hat allein das Recht das
Schiff zu führen. Er hat daher, ohne
einen entsprechenden Auftrag des Ruchus nicht
das Recht, das Schiff zu verkaufen oder
zu verpfänden. Doch geben ältere und
neuere Gesetzgebungen dem Kapitän dies
Recht im Notfall.

So hat der Kapitän die Befugnis das Schiff
zu verkaufen nur im Falle dringender

Notwendigkeit. Diese Notwendigkeit muss durch die Zuziehung von Experten und dem zuständigen Konsulat festgestellt werden. Der Verkauf des Schiffes hat öffentlich zu geschehen. So wird meist um die Seenuchtigkeit des Schiffes festzustellen das Ortsgericht und das zuständige Konsulat herangezogen; so wenn das Schiff ein Wrack ist oder durch Strandung stark gelitten hat. Jedoch bedingt die Seenuchtigkeit allein noch nicht den Verkauf des Schiffes. Der Verkauf hat z. B. unbedingt zu geschehen, wenn durch einen Aufschlag ein noch grösserer Schaden eintreten könnte, so die volle Zerstümmung des Schiffes. Auch kann der Zustand massgebend sein und zum Verkauf zwingen, wenn es unmöglich ist in absehbarer Zeit die nötige Schiffsbesatzung zu beschaffen.

In allen den Fällen des Verkaufs ist jedoch

immer das Interesse des Reeders maßgebend.
 Es darf also zum Verkauf des Schiffes nur
 dann geschritten werden, wenn dies das einzige
 Mittel ist um dem Eigentümer des Schiffes
 noch grösseren Schaden zu ersparen.

Nach deutschem Recht ist eine
 besondere amtliche Ermächtigung von Seiten
 des deutschen Konsuls zum Verkauf deutscher
 Schiffe im Ausland nicht vorgeschrieben.

Unsicher ist, worin die Tätigkeit des
 Konsuls bei der Unternehmung zu bestehen
 hat. Die Konsule haben wohl dem
 Schiffbesitzer besonders darin beizustehen, dass
 eine prompte Entscheidung des Ortsgerichts
 herbeigeführt wird, und dass die Interessen
 des Reeders sachgemäß geschützt sind.
 Kann die Feststellung nicht durch das
 Ortsgericht oder eine andere Behörde im
 Konsularbezirk herbeigeführt werden, so

hat sich der Konsul selbst, auf Antrag des Kapitäns der Untersuchung zu unterziehen und kommt der Konsul in diesem Fall zur Überzeugung, dass das Schiff notwendig zu verkaufen ist, so hat er dem Kapitän ein dienstliches Zeugnis auszustellen. Zweifelsfrei ist, ob der Konsul ohne Antrag des Kapitäns einzuschreiten hat. Nach dem Verkauf hat der Konsul das Schiffszertifikat und die übrigen Schiffspapiere vom Schiffsführer einzufordern, wenn das Schiff an einen Ausländer, oder zum Abbruch verkauft ist.

Das alte russische Konsulgesetz stipuliert folgende Rechte und Pflichten des Konsuls beim Verkauf russischer Schiffe im Ausland (Art. 57 des Konsulgesetzes; Art. 167, 168, 169, 312, 166 des Handelsgesetzes):

(1) es ist verboten ein russisches im Ausland liegendes Schiff, ohne Erlaubnis und Wissen des russ. Konsuls, zu verkaufen

(2) Der Konsul darf nicht in den Verkauf eines russischen Schiffes einwilligen, wenn der Schiffsführer ihm ein diesbezügliches Dokument vorweist, dass ihm das Recht des Verkaufes zustehe. Auch darf der Konsul nur dann in den Verkauf des Schiffes einwilligen, wenn der dafür gezahlte Preis ein gerechter, dem wirklichen Wert des Schiffes angemessener ist. Der Konsul kann nur dann in den Verkauf des Schiffes einwilligen, ohne dass der Kapitän ein diesbezügliches Zeugnis über Verkaufswert besitzt, wenn das Schiff zur Weiterfahrt untauglich ist. In diesem Fall soll der Konsul das Einverständnis des Kommissionärs oder Korrespondenten nach Möglichkeit einholen; sollte so einer nicht am Orte vorhanden sein, so hat der Konsul auf Grund seiner Machtbefugnis das Recht seine Ein-

willigung zum Verkauf des Schiffes zu geben,
ohne das Recht des Kapitäns zum Verkauf zu
prüfen.

(3) Ist der Käufer nicht russischer Untertan,
so hat der Konsul alle Papiere zu verlangen,
die die Nationalität des Schiffes ausweisen. Kann
der Kapitän aus irgend einem Grund eins.
oder mehrere dieser Schiffspapiere nicht zuwei-
gen, so hat er die Gründe dessen schriftlich
dem Konsul anzugeben.

(4) soll ein russisches Schiff in einem aus-
ländischen Hafen verkauft werden, wo kein russischer
Konsul vorhanden ist, so ist das Schiff zu ver-
kaufen unter Mitwirkung der Ortsbehörden,
öffentlicher Notare und Makler im Einklang
mit den Gesetzen und Gewohnheiten des Ortes.
Hier hat der Konsul eines benachbarten Districts
die Ortsbehörden darauf aufmerksam zu machen,
dass sie den Notaren, Maklern usw. die Pflicht

aufzulegen nur dann ein diesbezügliches
 Rechtsgeld abzumüssen, wenn das
 Kapitan die Vollmacht zum Verkauf des Schiffes
 besitzt. Ebenso ist dem Käufer, wenn er
 nicht russischer Nationalität ist, jeder Ausweis über
 die vormalige russische Nationalität des Schiffes abzu-
 verlangen.

(5) Mit Ausnahme nur geringfügiger Ab-
 weichungen werden diese Regeln auch bei
 fremden Schiffen in Anwendung gebracht.

(6) Wird das Schiff in einem Hafen des
 Reiches oder in der Residenz des Konsuls
 verkauft, so hat der zuständige Konsul darauf
 zu achten, dass die Schiffsmannschaft auf-
 Grund der allgemeingültigen Gesetze abgelohnt
 werde. Ebenso hat der Konsul dafür zu sorgen,
 dass die Schiffsmannschaft nach Russland heim-
 kehren kann. Der Konsul hat hierbei
 zu sorgen, dass die in die Heimat zurück-

kehrenden Schiffskente russischer Nationalität
 ihr Gehalt bis zum Zeitpunkt ihrer Ankunft
 in Russland erhalten (der Zeitpunkt der Ankunft
 war nach der Entfernung zu berechnen). Der Konsul
 hat diese Rückkehr wenn möglich auf Rechnung des
 früheren Reeders gestehen zu lassen. Von dieser
 ganzen Zahlung wird der frühere Reeder befreit, wenn
 der Schiffsmann sich einverstanden erklärt einem
 Dienst bei einem andern Reeder anzunehmen.

Was die finnischen Matrosen anbelangt, so sind
 sie in jedem Fall in die Heimat zurückzuführen
 auf Rechnung des früheren Reeders, wenn es sich
 nicht gerade zufällig als möglich erweist sie in
 der Mannschaft eines andern Schiffes mitzubringen,
 das in einem Hafen der Ostseeprovinzen oder des
 Grossfürstentum Finnland fährt.

(7) Über alles dies sind die Konsule Bericht-
 schuldig dem Finanzministerium.

Nach ~~dem~~ dem finnischen Seegesetz

hat das Schiff nicht das Recht das Schiff zu verkaufen, ohne dazu die Vollmacht des Reeders zu haben, oder wenn das Schiff nicht von den öffentlichen Behörden als zur Weiterfahrt untauglich bezeichnet wird (finnisches Seerecht Art. 49).

In Häfen wo keine russischen Konsulate stationiert sind, können Schiffe unter Mitwirkung der Ortsbehörden, Notare und Makler nur dann verkauft werden, wenn die notwendigen Massnahmen zu der Rückkehr der Schiffmannschaft in die Heimat getroffen sind, und die Schiffspapiere dem am schnellsten erreichbaren Konsulate übergeben sind.

Der Komand hat sich alle Massnahmen, die er getroffen hat um die Schiffmannschaft nach Russland zurück zu verschaffen, Bericht zu erstatten der "Abteilung für die Handels-schiffahrt."

Verbot des Verkauf eines Schiff-teiles eines finnischen Schiffes.

Die Verpfändung eines Schiffes.

Bei der Verpfändung eines Schiffes ist nach bestehendem Recht die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister erforderlich. Die Konsulate haben die Befugnis einem Ersuchen der Registerbehörde um Vermerkung der Verpfändung in das Schiffszertifikat zu willfahren. Ob der Konsul Verpfändungsvermerke auf dem Schiffszertifikat aus eigener Initiative vorzunehmen berechtigt ist, muss entschieden zuungunsten werden.

Verbodnung eines Schiffes.

Die Bodmerei ist eine besondere Art der Schiffsverpfändung. Dies ist ein Darlehensgeschäft welches der Kapitän als Vertreter des Reeders bzw. der Ladungsbeteiligten unter Zusicherung einer Prämie und bei Verpfändung von Schiff bzw. von Ladung eingewirkt. Der Gläubiger kann sich, um seine Ansprüche durchzusetzen, nach der Ankunft des Schiffes am Endpunkt der

Reise, für welche das Geschäft abgeschlossen war, nur an die verbodenen Gegenstände halten. Der Gläubiger geht seines Anspruchs verlustig, wenn das Schiff auf der Bodmerreise untergeht.

Ein Bodmerischuld aufzunehmen ist der Konsul befugt: (1) während das Schiff sich ausserhalb des Heimathafens befindet, zum Zweck der Durchführung der Fahrt, (2) während der Reise, also nicht im Abgangshafen, im alleinigen Interesse der Ladungsbesitzer zum Zweck der Erhaltung und Weiterbeförderung der Fracht und der Ladung.

Die Verbodnungsurkunde ist vom Kapitän schriftlich auszustellen und hat folgendes zu enthalten: den Namen des Gläubigers, den Gesamtbetrag der ihm zu zahlenden Summe oder den Betrag des Kapitals und der Prämie gesondert, die Bezeichnung der verbodenen Gegenstände, die

Bezeichnung des Schiffes und des Kapitäns, die
 Bodmerreise, der Zeitpunkt, zu welchem die
 Bodmerschuld gezahlt werden soll, der Ort
 wo gezahlt werden soll, die Bezeichnung, dass
 die Schuld, als Bodmerschuld eingegangen worden
 ist, die Tatbestände die zur Bodmeri führen,

Wenn vor der Ausstellung der Bodmeri-
 urkunde (Bodmerbrief) der Konsul die
 Notwendigkeit der Aufnahme einer Bodmeri-
 schuld bezugt, so wird angenommen, bis
 zur Führung des Gegenbeweises, dass der Kapitän
 die Vollmacht besass das Darlehnsgeschäft in
 dem vorliegenden Umfang abzuschließen.

Der Konsul hat hauptsächlich den
 Fall auf seine Notwendigkeit zu untersuchen
 und ein diesbezügliches Zeugnis auszustellen.
 Der Konsul hat die Pflicht alle Tatbestände
 genau zu prüfen.

Wenn die Bodmeri finden wie im alten

russischen Recht folgende Einzelheiten:

Art. 68 des Konsulargesetzes. Ist der Schiffer genötigt ein Darlehensgeschäft abzuschließen unter Verpfändung des Schiffes, der Fracht oder der Ladung ohne dazu die Vollmacht des Reeders oder der Ladungsinteressenten zu haben, so hat er beim Konsul ein Gesuch einzureichen dass diesem ihm die Erlaubnis zum Abschluss des Dar-
~~lehens~~lehensgeschäftes erteile. Ein solches Aufnähme eines Borknerkredit kann gemacht sein, wenn es erforderlich ist Proviant anzuschaffen oder wenn am Schiff notwendige Reparaturen durchzuführen sind. Der Konsul hat sofort eine Kommission aus Sachverständigen zu ernennen zur Besichtigung des erforderlichen Proviantes oder zur Untersuchung der Notwendigkeit von Schiffsreparaturen. Die Expertenkommission hat dann festzustellen die Höhe der notwendigen Summen. Laut dem russischen Handels-

gesetz nimmt der Konsul überhaupt nicht den—theil bei der Abschliessung des Darlehensgeschäfts; verpflichtet wird dadurch allein der Reedere.

Der Abschluss des Bodmeri-Vertrages geht meistens folgendermassen vor sich: Hat sich der Kapitän, im Falle dringender Notwendigkeit zur Aufnahme der Bodmerischuld entschlossen, so begibt er sich in Begleitung eines Mannes oder Handelsagenten zum Konsul. Der letztere vergewissert sich in der Unverlässlichkeit der Aufnahme eines Darlehens. Ausserdem vergewissert sich der Konsul, ob der Kapitän eine diesbezügliche Vollmacht hat, ob der Reedere diese Absicht des Kapitäns schon kennt, usw. Ist die Aufnahme der Bodmerischuld beschlossene Sache, so hat der Konsul folgende Sorgen: die Aufstellung eines wahren Kurses; die möglichste Herabdrückung

der Prämie. Darauf wird das Vertrags-
document zusammengestellt, in dem die
Umstände und Gründe angeführt werden, die
den Kapitän zum Abschluss des Bodminvertrages
bewogen haben, ebenso wie auch die näheren
Bedingungen des Darlehens. Dies Vertrags-
document wird kopiert und eingetragen
in die Bücher des Konsulats und unterschrieben
vom Kapitän oder seinem Kommissionär, vom
Konsul und vom Gläubiger.

Weiterhin hat der Konsul nach russischem
Recht, auf Grund des Konsulargesetzes, Art. 88
die Pflicht über die getroffenen Massnahmen
Bericht zu erstatten den Ministern der
auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen.

(17). Die Mitwirkung der Konsulen bei
Seeunfallsuntersuchungen.

Die Konsulen haben sofort Anzeige zu
erstatten über Seeunfälle und zur Vor-

See Hypothek

Längigen Ermittlung des Tatbestandes Beweis-
erhebungen vorzunehmen.

Als Seerufall ist anzusehen jedes den regel-
mässigen Verlauf der Seereise unterbrechende
Ereignis, wenn Schiff, Besatzung, Passagiere
oder Ladung einen Schaden erleiden. So
sind hauptsächlich Todesfälle an Bord eines
Schiffes als Seerufall anzusehen, wenn der
Tod in Zusammenhang steht mit einem mangel-
haften Funktionieren der Schiffseinrichtungen.
So z. B. auch wenn ein Schiffsmann auf
Grund roher Behandlung eines Vorgesetzten
Selbstmord begeht. Gegenstand der
konsularischen Anzeige und Untersuchung
sind z. B. auch: Unglücke bei den Maschinen,
Überbordfallen, Herabfallen vom Mast, vom
Tackelwerk.

Im allgemeinen kann man sagen
ist für die, den Konsulaten obliegenden

Pflichten der Anzeige und vorläufigen
Beweiserhebung eine möglichst aus-
gedehnte Auslegung des Wortes „Seeunfall“
geboten.

Worhaupt ist es jedoch vor der Einleitung
einer Seeunfalluntersuchung durch den
Konsul geraten, sich klar zu machen,
ob es im öffentlichen Interesse liegt die
Ursache des Unfalls aufzuklären zu sehen.
Unnötig ist z. B. eine Seeunfalluntersuchung
wenn das Ereignis lediglich durch elementare
Gewalt herbeigeführt worden ist. Nötig
wird jedoch die Untersuchung im letzteren
Falle, wenn persönliche Schuld eines
Beteiligten wenigstens mitwirkend gewesen
ist.

Die Konsulate im Ausland haben, sobald
sie Kenntnis erlangen von einem See-
unfall, zur vorläufigen Feststellung

diejenigen Schritte und Beweisaufnahme vorzunehmen, die keinen Aufschub dulden. Nicht vorgeschrieben ist, dass der Konsul sich persönlich an die Stelle des Seeunfalls begibt.

Die Erhebungen durch den Konsul haben sich auf die vorläufige einen Aufschub nicht zulassende Feststellung des Tatabstandes zu beschränken. Eine solche Feststellung ist besonders dann erforderlich, wenn anzunehmen ist, dass der Seeunfall die Abmusterung der ganzen Mannschaft mit sich bringt, oder dass einzelne Personen, deren Aussagen von Wert sind später nach ihrer Abmusterung nicht mehr aufzufinden sind.

Zu vernehmen sind:

der Kapitän, der Steuermann, der Maschinist, die Personen, denen die Verantwortlichkeit

bei dem Unfall zur Last fällt (alle diese sind zu vernehmen, ohne eine Abnahme des Eides).

Eidlich sind zu vernehmen:

solche Leute der Besatzung welche Erhebliches aus eigener Wissenschaft bezeichnen können; vor allem aber dritte Personen, wie Lotsen, Passagiere, Kapitäne und Mannschaften anderer Schiffe.

Keinliche Personen der Wissenschaft brauchen nicht vernommen zu werden.

Alle Zeugen sind apart und einzeln zu vernehmen. Eine jede Beeinflussung der Mannschaft durch die Vorgesetzten ist nach Möglichkeit anzuschalten.

Die Vernehmung erfolgt auf Grund des Schiffstagesbuches. Wichtigkeiten des Tagebuches sind durch Zeugenverhör festzustellen.

Hat ein Zusammenstoß stattgefunden mit einem

ausländischen Schiff, so ist nach Möglichkeit auch die Besatzung dieses letzteren Schiffes zu vernehmen, möglichst in Gegenwart eines Vertreters des Konsulats.

Im allgemeinen haben sich die Ermittlungen und Beweishebungen auf folgendes zu beziehen:

- (1) Name des Schiffes.
- (2) Name, Adresse des Kapitäns, der Schiffbesatzung der Passagiere.
- (3) Art, Beschaffenheit, Gewicht der Ladung (Möglichst ist der Seerumpf durch die Ladung bewirkt worden).
- (4) Tiefgang des Schiffes.
- (5) Beschaffenheit des Schiffes.
- (6) Verlauf der Fahrt bis zum Seerumpf, Angabe des Abgangs- und des Bestimmungshafens.
- (7) Eine genaue Beschreibung des Seerumpfs. Wichtig sind hier die Aussagen der wachhabenden Offiziers und des Steuermannes.
- (8) eventuellem Verlust von Menschenleben und die Art der ergriffenen Rettungsmaßnahmen.
- (9) etwaige fremde Hilfe.

(18). Die Mitwirkung der Konsule bei der Rettung von Schiffen und in Havarisachen.

Bergung und Rettung von Schiffen.

Die Konsulargesetze der verschiedenen Länder ermächtigen die Konsule bei Unfällen von Kauf-
fahrtschiffen des betreffenden Landes Massregeln
zur Rettung des Schiffes zu ergreifen, diese Massregeln
zu überwachen. Gleichfalls haben die Konsule in
Fällen der grossen Haverei auf Antrag des Kapitäns
die Dispache anzumachen.

Gelangt es zur Kenntnis des Konsuls, dass in den
Grenzen seines Bezirkes sich ein Schiff seines Landes
in Seenot befindet, so hat er bei den Ortsbehörden
zu beantragen, dass alle irgend möglichen Massnahmen
zur Bergung des Schiffes und der Ladung ergriffen
werden.

Die Handels- und Schiffahrtsverträge zwischen den
meisten Staaten stipulieren die Pflicht der Lokal-
behörden bei Seenot, Strandung, Scheiternung
und Schiffbruch die zur Bergung des Schiffes
erforderlichen Rettungsmaassregeln, nach dem

Umfang der Landungsdiebstahl zu treffen.

Es dürfen für diese Hilfe von den fremden Schiffen keine höheren Kosten für Bergelohn verlangt werden, als von den Nationalschiffen.

In den Ländern, wo Staatsverträge keine solchen Bestimmungen festsetzen, muss der Konsul bei der Bitte um Hilfe von den Ortsbehörden, ausdrücklich sich darauf berufen, dass bei allen an den Ufern seines Abendsaates stattfindenden Schiffsunfällen die Lokalbehörden immer Bergungsmassnahmen ergreifen. Jeder Weigerung der Lokalbehörden sich an der Schiffrettung zu beteiligen soll der Konsul seiner vorgesetzten Behörde melden.

Oft ist dem Konsulu eine weitgehende Anteilnahme zugesichert bei Schiffsunfällen. In solchen Fällen haben die Konsulu etwaige Schiffsreparatur, Versorgung mit Lebensmitteln, Schiffsvorwahrt zu überwachen.

Mit sind die Konsulen nicht ermächtigt selbständig Geldmittel anzuwenden bei der Bergung eines Schiffes, sondern sie haben immer den Auftrag des Kapitäns abzuwarten. Nur wenn es sich um Rettung von Menschenleben handelt, sind die Konsule befugt selbständig einzugreifen auf Kosten des Konsulates.

Beauftragt der Kapitän bei seinem Konsul seine Mitwirkung und Leitung der Bergungsmassnahmen, so richtet sich dann die Tätigkeit des Konsuls selbstverständlich immer nach den Umständen des Falles.

Vor allem sind natürlich mit der Bergung des Schiffes beauftragt der Kapitän und die Mannschaft; letztere darf nicht das Schiff ohne Erlaubnis des Kapitäns verlassen. Die Schiffbesatzung hat in Seeret nach Möglichkeit für die Rettung des Schiffes, der Schiffteile, der Ladung, und hauptsächlich der Passagiere zu

sorgen. Von Wichtigkeit ist auch die Rettung der Schiffs- und Ladungspapiere; diese sind dem Konsul zu übergeben, der in ihnen den Schiffsunfall verzeichnet.

Über die sichergemachten Sachen ist ein Verzeichnis anzufertigen, unter Einziehung von Experten. Der Konsul hat darauf dem Reichs Bericht zu erstatten über den Totalzustand und ein Verzeichnis des Inventars hinzuzufügen.

Das alte russische Recht enthält in diesem Zusammenhang folgende Bestimmungen:
 so Art. 61. Kons. Ges. Erleidet ein russisches Schiff einen Schiffbruch, Strandung oder einen anderen Unfall im Hafen, auf der Rade oder in offener See und wenn dann auf Grund dieses Unfalls die volle Vernichtung vom Schiff und Ladung, oder nur eines Teiles, folgt, oder auch der Eintritt der Haverei dadurch herbeigeführt wird — so hat der Konsul alle nur möglichen

Massnahmen und Mittel zu ergreifen, die ihm zu Gebote stehen, um die Interessen der daran beteiligten Personen zu wahren. Er hat ohne die geringste Zögerung alle notwendigen Massregeln zur Rettung (sawetage) des Schiffes und der Ladung zu treffen, wenn nicht die Landesgesetze und bestehende Traktate diese Pflicht den Ortsbehörden auftragen. Jedemfalls hat der Konsul die Hilfeleistung der letzteren zu erbitten und in Anspruch zu nehmen. Auch ist der Konsul verpflichtet, wenn der Bedarf am Ort seinen Korrespondenten oder Bevollmächtigten hat, diesem, im Falle der Not mit Rat und Hilfe beizustehen. Ist so ein Bevollmächtigter nicht vorhanden, oder wenn er sich seinen Pflichten entzieht, so kann der Konsul in seiner Eigenschaft als offizielle Person sich in die Angelegenheit einmischen, um die Interessen des Bedarf zu wahren. Dann jedoch fällt die volle Ver-

antwortung für die ergriffenen Massregeln auf dem Konsul; der Konsul trägt die Verantwortung für falsches Handeln und für ein jedes Nicht-handeln. Strikt ist dem Konsul vorgeschrieben die Hilfe des Agenten der Versicherungsgesellschaft, die den Schaden im betreffenden Fall zu tragen hat, im Anspruch zu nehmen. Dieser Agent hat dann, unter der unmittelbaren Überwachung und Anleitung des Konsuls zur Rettung und Bergung zu streiten, wenn nicht die Landesgesetzte diese Pflicht den Lokalbehörden auf-erlegen. Es ist die Pflicht des Konsuls nach der Rettung vom Schiff und Ladung dafür zu sorgen, dass die geretteten Sachen, die geborgen worden sind vom Bord des Schiffs oder die aus dem Wasser gerettet worden sind - dass sie unter sicherer Beanspruchung aufbewahrt werden; auch hat der Konsul darauf zu achten, dass die Eigentümer nicht durch Ungerechtigkeiten, oder

Erhebung von Zöllen zu leiden haben, oder durch allzu grossen Bergschnee überdeckt werden. Es ist dem Konsul verboten irgendwelche Vollmachten oder Aufträge zur Rettung zu übernehmen, denn in allen oben genannten Fällen nimmt der Konsul Anteil nur in seiner Eigenschaft als eine offizielle, im Dienst des Staates stehende Person. Der Konsul hat dem Ministerium Bericht zu erstatten über jeden Schiffbruch, über jede Strandung, über jeden erheblichen Schiffsunfall in seinem Bezirke. Ebenso hat der Konsul dem Ministerium Rechenschaft abzugeben, über die von ihm getroffenen Massnahmen.

Was die internationalen Traktate und Verträge über Handel und Schifffahrt anbelangt, so können wir sie in drei Gruppen zerlegen:

(1) das streng territoriale System, die Anteilnahme des Konsuls beschränkt sich hier

195

auf der Schiffsreparatur, auf die Versorgung mit Proviant, Veranp. von Schiff und Ladung. Hierher gehören die zwischen Russland und Deutschland (1874), Italien (1875) Niederlanden (1846) abgeschlossenen Konventionen. Hierher können wir auch die nur geringe Abweichungen aufweisende Konvention mit Korea (1884) rechnen.

(2) Hierher gehören die Verträge, die den Konsulen das Recht einräumen, bei Schiffsbruch für ihre Landsleute einzutreten, vorausgesetzt, dass weder der Besatz, ein Korrespondent, oder Agent des Eigentümers anwesend ist. Es sind dies die Traktate über Handel und Schifffahrt mit Großbritannien (1839), mit Österreich (1860), mit Griechenland (1880), mit Japan (1895).

(3) Hier wird der Tätigkeit der Konsulen ein weites Feld gelassen. Die Ortsbehörden

benachrichtigen den Konsul sofort von jedem Schiffenfall. Alle Massnahmen zur Rettung des Schiffes werden von den russischen Konsulen getroffen. Die Ortsbehörden bemühen sich auf eine gewisse Hilfeleistung. Nur im Falle der Abwesenheit ~~des~~ des Konsuls fallen diese Pflichten auf die Ortsbehörden. Dies ist z. B. stipuliert in den Konventionen zwischen Russland und Frankreich (1874) und Spanien (1876).

Der Buzgeldahn ist auf Grund internationaler Verträge, bei fremden Schiffen nicht höher anzusetzen als bei inländischen Schiffen.

Auch enthält die Mehrzahl dieser Verträge die Bestimmung, dass das gerettete Eigentum, im Falle der Abwesenheit des Eigentümers dem Konsul zu übergeben ist.

Art. 62. Kons. Ges.

Im Konsul hat, nach Vernehmung des Kapitäns und der Schiffbesatzung ein Protokoll über alle Einzelheiten des Tatbestandes anzunehmen in den Fällen die im Art. 61 vorgeschrieben sind; es sind in diesem Protokoll anzuführen: die Umstände, Gründe des Vorfalles und die dadurch entstandene Schäden. Das Protokoll muss vom Konsul unterschrieben werden, ebenso vom Kapitän und der Schiffbesatzung. Ein spezieller Bericht ist abzugeben, wenn ein Teil der Ladung über Bord geworfen ist (Seewurf), um das Schiff und die übrige Ladung zu retten.

Art. 63. Kons. Ges.

Ersieht das Schiff den Unfall in einer gewissen Entfernung von der Residenz des Konsuls, so ist der Konsul verpflichtet sich zu vergewissern, ob der Kapitän gehandelt hat laut den allgemein anerkannten Regeln, d. h.

Ob der Kapitän, sofort im nächsten Hafen, unter Eid, vor einem Notar oder wo ein solcher nicht vorhanden ist, vor den Lokalbehörden des Anfluges gemeldet und die näheren Einzelheiten (so bei Suwut-) angegeben hat.
Art. 64. Kons. Ges.

Der Konsul hat die Pflicht der Sorge für die Besatzung eines Schiffes, das Schiffbruch erlitten hat. Die Mannschaft steht dann unter der Obhut des Konsuls, und kann von ihm die Gewährung von Rat und Hilfe verlangen. Sind unter der Mannschaft russische Untertanen, so muss der Konsul sie nach Russland zu ihrem Beförderer, auf Kosten des Reeders des Schiffes.

Die grosse Haverei.

Zu ihrem Wesen gehört, dass für Schiff und Ladung gemeinsame Gefahr vorhanden ist.

Für das Wesen der Haverei ist es gleichgültig ob die Gefahr durch die Schuld eines Beteiligten, oder eines Dritten gegeben ist.

Wesentlich ist jedoch, dass der Schaden vorsätzlich zugefügt ist. Zweck und Ziel des Schadenszufügung muss die Rettung des Schiffes und die Ladung sein. Wesentlich ist auch für den Begriff der grossen Haverei, dass wirklich ein Schaden entstanden ist, Schiff und Ladung jedoch müssen, ganz oder teilweise, gerettet sein.

Grosse Haverei haben wir in folgenden Fällen:

(1) wenn Waren, Masten, Schiffteile, Geräte über Bord geworfen wurden, Tauen, Masten, Segel gekappt und zugeschnitten wurden, Anker gekappt wurden.

(2) wenn die Ladung ganz oder teilweise, um das Schiff zu erleichtern übergeladen wird auf sogenannte ~~Lichterfahrzeuge~~ Lichterfahrzeuge.

- (3) wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gestürzt wird, um den Untergang zu vermeiden.
- (4) wenn das Schiff infolge einer sowohl dem Schiff als auch der Ladung drohenden Gefahr einen Nothafen anläuft (z.B. Reparatur).
- (5) wenn das Schiff gegen Feinde oder Seeräuber verteidigt wird.
- (6) bei Loskang von Schiff + Ladung von Seeräubern.
- (7) wenn die Besatzung, die zur Deckung der grossen Haverei, während der Reise nötigen Geldsummen Verluste mit sich bringt.

In Fällen der grossen Haverei können die Konsulen herangezogen werden zur Feststellung des Taktbestandes und zur Ermittlung des Schadens.

Es kommt bei der Feststellung und beim Nachweis des Unfalles auf das Schiffs-tagebuch und die Versicherung (Seeprotect) in Betracht.

Der Kapitän ist für Schiff und Ladung verantwortlich. Kommen Schiff und Ladung überhaupt nicht, oder stark beeinträchtigt an, so hat der Kapitän sich darüber auszuweisen, dass er seinen Pflichten nachgekommen ist.

Beweismittel sind hierbei:

die Aussage des Kapitäns und der Schiffsmannschaft. Damit diese Beweismittel nicht verloren gehen, muss der Kommande alle Unfälle, die das Schiff und die Ladung betreffen in das Schiffstagebuch eintragen. Ebenso muss der Kapitän über alle Unfälle, gleichgültig was für einen Schaden sie auch sich zueignen, eine Verklärung aufnehmen. Die Verklärung muss ohne Aufsicht vorgenommen werden im ersten Bestimmungshafen, oder im Nothafen.

Die Verklärung hat zu enthalten:

eine vollständige Beschreibung der Reise,

und eine volle Aufzählung der erlittenen Unfälle und des zur Abwendung des Verlustes angewendeten Mittels und Massnahmen.

Die Konsule sind befugt Verklarungen aufzunehmen, jedoch nur auf den Antrag der Beteiligten hin.

Der Schiffsmann hat, auf Verlangen, bei der Verklarung mitzuwirken und hat seine Aussage eidlich zu bekräftigen.

Ausser der Verklarung ist noch der Umfang und die Höhe des an Schiff und Ladung verursachten Schadens festzustellen. Der durch die grosse Havari gegebene Schaden ist durch Experten zu prüfen und nach dem Marktpreis zu rechnen. Die Mitwirkung der Konsule bei solchen Schadensermittlungen wird meist in Abhängigkeit zu bringen sein von den Gesetzen und Gewohnheiten des Landes, wo der Schaden zu ermitteln ist.

Von Interesse sind die Bestimmungen des früheren russischen Gesetzes über die Haverei: Art. 66. Kom. Ges.

Bei einer grossen Haverei, oder sogar bei einem kleineren Unfall, wenn der Schaden geringer ist, hat der Konsul, wenn es an Stelle des Bevollmächtigten des Reeders oder des Ladungsinteressenten handelt, - durch Sachverständige den Schaden besichtigen, bezugnen zu lassen und seine Höhe feststellen zu lassen. Nach dieser Besichtigung und Einschätzung des Schadens hat der Schiffer nicht nur seine Meinung zu äussern vor einem Notar oder vor dem Konsul. Einer gleichen Besichtigung und Wert-einschätzung sind die geretteten Gegenstände mit Waaren zu unterziehen. Solche Ermittlungen und Feststellungen haben einen besonderen Wert in den Fällen wo es zu einem Streit kommen kann zwischen dem Reeder und der Versicherungsgesellschaft, in

Anbetracht dessen, ob die allgemeingültigen
 Normen und Regeln des Rechts bei der
 Führung des Schiffs Anwendung gefunden
 haben. In solchen Fällen können die Gerichte
 auf Grund der frühzeitig gemachten Ermittlungen
 des Tatbestandes ein gerechtes Urteil fällen.
 Der Konsul hat bei den Zollbehörden zu
 erwirken teilweise oder vollständige Befreiung
 der durch den Unfall beschädigten Sachen, von
 den Zöllen und Abgaben. Eine solche Befreiung
 ist auch zu erwirken bei Waren, die unver-
 zügl. zu verkaufen sind.

Diese Pflicht des Konsuls wird stipuliert
 durch die zwischen Russland einerseits und
 Frankreich (1874), Deutschland (1874),
 Italien (1875) und Spanien (1876) ander-
 seits abgeschlossenen Verträge.

Im russischen Konsulargesetz ist
 nirgends Erwähnung getan über den

Seeprot. - Doch findet sich dieser Ausdruck im Art. 413 des Handelsgesetzes. Es ist dies das Verfahren welches die eidliche Abgabe von Aussagen des Schiffers und der Mannschaft in Anbetracht der Haverei vor dem Notar regelt. Die Konsulen haben die Befugnis, in den Ländern wo diesbezügliche Konsularkonventionen abgeschlossen sind, als Notare zu handeln. Wenn Aussagen der Mannschaft und des Kapitäns, dass der Schaden nicht durch Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit hervorgerufen worden ist, kann der Konsul die Kraft und Form von Seeprotessen geben. In den Ländern jedoch, mit denen Russland keine diesbezüglichen Konsularkonventionen abgeschlossen hat, hat der Konsul nicht das Recht den Seeprot. auszustellen.

Was das übrige Verfahren, so die Feststellung und Verteilung des Schadens an-

betrifft, so bestimmt Art. 66 Kons. Ges., dass
 der Konsul hierzu selbständig handeln kann,
 wenn nicht ein Bevollmächtigter des Ridders
 oder der Ladungsinteressenten am Ort anwesend
 ist. Ist jedoch ein solcher vorhanden, so
 beschränkt sich die Tätigkeit des Konsuls auf
 die Bestätigung der Akte, die von den Lokal-
 behörden vorgenommen werden. Im selben
 Umfang wird auch die Tätigkeit des Konsuls
 festgesetzt, wenn durch die Haverei die
 Interessen von Untertanen des Anspruchsstates
 des Konsuls oder die Interessen von Untertanen
 eines dritten Staates berührt werden. Be-
 zieht sich jedoch die Haverei auf nur
 russische Untertanen, oder hat sich unter
 den Ausländern eine freiwillige Einigung
 ergeben, so hat der Konsul alle Angelegen-
 heiten, die durch die Haverei gegeben sind,
 zu führen, also: See protest, Exspatriation.

Dispache.

Nach früherem finnischen Recht haben die Kapitäne finnischer Schiffe das Recht, in Fällen der Haverei sich zu wenden an die Ortsgerichte. Jed in Staaten, mit denen Russland Konsul-Konventionen abgeschlossen hat, hat der Konsul das Recht sich in die Havereiangelegenheiten einzumischen.

Kons. Ges. Art. 67.

Handelt der Konsul an Stelle des Bewollmächtigten des Reeders oder der Ladungsinhabers, so hat er Bericht zu erstatten über die Wichtigkeit der Ausgaben; in solchen Fällen verantwortlich der Konsul für die sämtlichen Ausgaben.

Die Dispache.

es ist dies die Regulierung der grossen Haverei. Im Gesamtstädten wird vertheilt über Schiff, Ladung und Fracht nach Verhältnis des Wertes und des

Betrages derselben. Die Dispache, die Beteiligungsrechnung ist in den einzelnen Ländern verbindlich. Die Errechnung wird Sachverständigen (Dispachens) übertragen.

Für die konsularische Tätigkeit bleibt daher nur ein enges Feld. Und ausserdem ist die Tätigkeit des Konsuls durch internationale Verträge auf Fälle beschränkt, wo Untertanen des von ihm vertretenen Staates beteiligt sind. Die Vorkommen sind zuständig sobald es sich um eine Beteiligung von Angehörigen des Residenzstaates, ~~oder~~ oder dritter Mächte handelt.

Eine ausführliche Erläuterung ist, weil die Konsule der Dispache nur in Ausnahmefällen aufzunehmen befugt sind, wohl nicht am Platz.

(19). Mitwirkung des Konsuls bei Bestattung und Nachlass verstorbenen Seeleute.

Der Konsul hat darauf zu achten, dass der Kapitän seinen ihm obliegenden Pflichten in bezug auf die Bestattung verstorbenen Seeleute und deren Nachlass erfüllt.

(20) Vermittlung des Konsuls bei der Übersendung von Espansissen von Seeleuten in die Heimat.

Auf Antrag des Seemanns hat der Konsul die diesem bei der Anmusterung ausgezahlte Heuer zu empfangen und an Angehörige des Seemanns in die Heimat zu überweisen oder wenn der Schiffmann es wünscht: Espansissen zur Aufbewahrung zu übergeben. Unkosten der Übermittlung sind vom Reedern zu tragen.

Von Johnson ist mir die

Zwischen Grossbritannien und Deutschland
zustandegemommene Vereinbarung, wonach
deutsche Seeleute auf britischen Handelsschiffen
ihre Erparnisse gebührenfrei von Häfen in
Grossbritannien und Irland heimwenden können.

370193
II