Auhinnatöf, 1926.
370193

Kuhiaratöi.

Kopp, Heinrich.

II.

Autimaatõõ
370193

Mägusõna:

Cicero: „Caveant consules, ne quid respublica detrimenti capiat."

Käsikirjaline dokumentaalne teise autori määramiseks
Autor: Stud. jur.
Heinrich Koppe.

Üle: Framberg
Tartu ülikooli Sekretär
1. XII. 26

~~4~~ A
~~2405~~

D
Bibliotheca
Universitatis
Tartuensis
354706

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 Uferstaat und dem Heimatstaat des Schiffes hat unterm Druck der neuen Staatenpraxis die Form angenommen, daß den konsularen Funktionären in fremden Häfen eine festumschriebene, sachlich und räumlich festgestellte Polizei- und Jurisdiktionskompetenz zugesichert wurde. Hauptsächlich bezieht sich diese auf Streitigkeiten zwischen dem Kapitän und der Mannschaft, besonders die sich aus den Heuerverträgen ergebenden Verpflichtungen.

Anders gestaltet sich das Rechtsverhältnis eines Kauffahrteischiffes zum Uferstaate bei bloßer Durchfahrt durch fremde Hoheitsgewässer. Mag man diese Souveränität des Uferstaates über das Meer längs der Küste auf Kanonenschußweite oder auf drei Seemeilen annehmen bleibt sich 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 Uferstaat 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 Ausspruch eine Verletzung der Freiheit des Seeverkehrs. Denn die freie und ungehinderte Benützung 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 gesetzt zu einem Grundsatz des Völkerrechts. Auch sie Robert Phillimore sprach sich dagegen aus und noch bestimmter haben deutsche Publizisten den entgegengesetzten Standpunkt zum Ausdruck gebracht (Heffter, Nizze, Bluntschli, Hübler). Abweichend davon, und den britischen Standpunkt für korrekt haltend ist die Auffassung von Zorn, Hatschek, Binding, Hoerni.

Ein näheres Eingehen auf diese Frage erübrigt sich,

Die Kompetenz der Konsuln und der Schutz der Handelsschiffahrt. 1)

1) Literatur: Gorjainow, Laband, Zorn, v. König, Stowell, Heyking.

Amédé 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 inbezug 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 Konsuln haben die Meldung der Schiffsführer beim Einlaufen eines Handelsschiffes in einen Hafen ihres Amtsbezirkes entgegenzunehmen. Der Führer des Kauffahrteischiffes seinerseits ist wiederum verpflichtet sobald er den Hafen des Amtsbezirkes eines Konsuls des Landes dessen Flagge das Schiff zu Recht trägt anläuft 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, andererseits wieder will diese Meldung dem Konsul die Möglichkeit geben seine wichtigen und

mannigfaltigen ihm bezüglich der Handelsflotte zustehenden Aufgaben zu erfüllen.
Durch diese Meldung erhält der Konsul, und durch seine Vermittlung, die ihm übergeordnete Behörde das unbedingt erforderliche statistische Material über den Schiffahrtsverkehr des Landes.
Und endlich dient diese Meldung die Eintreibung der Gebühren.
Die Meldung selbst ist an keine Form gebunden; die Erfüllung der Meldepflicht ist in Anbetracht der selbstverständlich schon anderweitigen starken Inanspruchnahme des Schiffes im Hafen möglichst erleichtert.
Doch die Pflicht zur Meldung ist durch das Gesetz stipuliert und dem Schiffsführer auferlegt.
Strafrechtlich ist er allein, wenn er den Forderungen des Gesetzes nicht genügt, verantwortlich.
Hafen im Sinne des Gesetzes ist jeder Ein- und Ausschiffungsplatz, 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 alte russische Gesetz (устав консульск. статьи 49) gibt als Meldungsfrist die Dauer von 24 Stunden an.

Bei der Meldung sind anzuzeigen nach deutschem Gesetz:

a) Gattung, Name, Unterscheidungssignal, Nettoraumgehalt und Heimathafen, b) Name und Wohnort des Führers, c) Tag und Stunde der Ankunft, d) Zahl der Schiffsoffiziere und Schiffsleute e) Zahl der abzusetzenden Passagiere f) die Art der zu löschenden 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 Klarirungsgeschäfte am Ort besorgt.

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

Andere Bestimmungen treten nach den Gesetzen verschiedener Länder ein sobald der Aufenthalt des Handelsschiffes von längerer Dauer ist.
Solche besonderen Bestimmungen sieht das deutsche Gesetz vor bei einem Aufenthalte von über 48 Stunden. Durch dies soll die Entrichtung der Gebühren gesichert werden.
Bei einem mehr als 48 stündigen Aufenthalt hat der Schiffer dies unverzüglich dem Konsulate zu melden, dabei hat er, soweit dies ohne Aufschub der Abreise des Schiffes geschehen kann, die Musterrolle vorzulegen. Diese wird vom Konsulate tunlichst bis zur Abfahrt aufbewahrt. Doch kann der Konsul dem Kapitän auf Wunsch schon vor dem Eintritt besagten Zeitpunktes die Musterrolle aushändigen, soweit ihm dies als notwendig erscheint nach der Lage der Dinge und im Interesse des Schiffes.
Diese besonderen Bestimmungen treten nicht

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

Entspricht die Meldung nicht den Bestimmungen des Gesetzes oder hat der Kapitän die Vorlegung der Musterrolle entgegen der Vorschrift unterlassen so hat er sofort, auf Verlangen des Konsulats, die Meldung zu ergänzen oder die Musterrolle nachträglich einzureichen.

Jede Zuwiderhandlung wird mit einer Geldstrafe gepönt.

Das russische Konsulargesetz (gen. cons. art. 49) bestimmt: „Bei Ankunft eines russischen Schiffes kann der Konsul verlangen, dass der Schiffsführer im Konsulat erscheint um seine Schiffspapiere vorzuweisen; dies hat der Schiffsführer, wenn dem Schiff keine besondere Gefahr droht im Laufe von 24 Stunden zu thun."

Dieselben Bestimmungen galten auf Grund des

Konsulargesetzes des zaristischen Russland auch in Bezug auf finnische Schiffe.

Artikel 50 des russ. Konsulargesetzes sagt:

„Im Falle eines einfachen Aufenthaltes 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. Dehnt sich dieser Aufenthalt über die Dauer von 24 Stunden aus so hat der Schiffer, 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 Schiffstagebuch beglaubigt sein muss durch ein russisches Konsulat (oder durch die Kanzlei eines russischen Hafenkommandanten, oder durch ein russ. Zollamt). Das Schiffstagebuch muss in russischer Sprache geschrieben sein. Verlangt der Konsul nicht die Vorlegung des Schiffstagebuches, so muss in genaue Daten über den Gang der Fahrt verlangen. Das Schiffstagebuch wird vorgelegt und im Konsulat zurückgehalten nur in dem Falle, wenn das Schiff den Hafen anläuft

um Waren zu laden oder zu löschen. Fährt das Handelsschiff in den 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 Schiffspapiere, die Frachtbriefe und die Pässe der Passagiere in Ordnung sind. Wenn der Konsul es für notwendig befindet, kann er den Proviant auf dem Schiffe einer Untersuchung auf Qualität und Quantität unterziehen, dasselbe gilt in bezug auf das 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 russ. Kons. Ges. bestimmt folgendes:

„Erscheint der Schiffsführer nicht im Laufe 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 Schiffseigner verantwortlich.

Art. 54. desselben. Es sagt:

"Während des Aufenthalts eines russischen Schiffes im Hafen, der zum Amtskreis eines russischen Konsuls gehört, hat der Konsul das Recht das Erscheinen des Kapitäns oder der Schiffsbesatzung 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 verhören will. Die Schiffsführer und die Schiffsbesatzung sollen sich nicht dieser Pflicht entziehen."

Art 55. des russ. kons. Ges. besagt:

"Sollte sich der Schiffsführer der Zahlung der Gebühren

dem Konsulate für Ausgabe von Dokumenten entziehen, so unterliegt er einer Geldstrafe zu Gunsten der Staatskasse. Doch darf diese Strafe nicht höher sein als die doppelten Gebühr."

Im allgemeinen können wir sagen ist die Meldepflicht des Schiffsführers im Interesse der Handelsmarine erlassen. Denn auf diese Weise wird dem Konsul die Möglichkeit gegeben seinen Obliegenheiten in bezug auf die Handelsschiffahrt nachzukommen. Jedenfalls darf mit dieser Meldepflicht keine Chikane verbunden sein, wie die Meldung unterlassenden 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 unzuständiges Konsulate ist unverzüglich von diesem an das zuständige Konsulate weiterzugeben. 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 Verhaltungsmaßregeln 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 Ausreise 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: der Zeitpunkt der Ankunft und der Abfahrt; die Tage, an welchen der Schiffsführer im Konsulat vorstellig war; der Konsul ist verpflichtet innerhalb von 24 Stunden nach Abgabe der Daten die nötigen Papiere dem Schiffsführer auszuhändigen und die Gebühren einzutreiben.

Ist der Bestimmungshafen des Schiffes geschlossen durch Blockade, Handelsverbot oder durch ein anderes Hindernis – so hat der Konsul die Pflicht den auslaufenden Kapitän darauf aufmerksam zu machen, zu warnen und ihm nach Möglichkeit einen anderen, dem Schiffahrtsverkehr offenen Hafen des betreffenden Landes zu nennen.

Wird auf Vorschrift der Ortsgewalten 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 gerichtl. Ent-

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

Werden Matrosen wegen persönlicher Schulden bei der Abfahrt des Schiffes zurückgehalten, so hat der Konsul ihre Befreiung durchzusetzen und womöglich den Schiffsführer zu veranlassen für diese Schulden zu haften.

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

(A) Polizeiliche Befugnisse.

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

hervorgehoben worden.

Im allgemeinen (das französisch-deutsche System) wird angenommen, dass ausschliesslich die Konsuln die Ordnung an Bord der Handelsschiffe ihres Staates, eventuell mit Zuhilfenahme 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.

Das Recht der Konsuln wird von England unbedingt verneint; die Landeshoheit

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

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

Diese Polizeigewalt bezieht sich sowohl auf den Kapitän, als auch die Schiffsbesatzung. 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 seinerseits ist dem Staate seiner Residenz verantwortlich dafür, dass das Schiff die Ruhe des Hafens nicht störe.

Die Befugnisse des Konsuls sind folgende:

(a.) Die Schiffsbesatzung ist der Disziplin des Kapitäns unterworfen; das Konsulat als Seemannsamt hat für Aufrechterhaltung der seemännischen Disziplin Sorge zu tragen.
So hat der Konsul, bei Gewalttätigkeit oder Meuterei an Bord von Schiffen der Handelsmarine seines Landes einzuschreiten, und wenn nötig durch Heranziehung der Ortspolizei die Disziplinargewalt des Kapitäns geltend zu machen.
Hat sich ein Glied der Schiffsbesatzung auf hoher See gegen die Disziplin vergangen, so ist ~~xxx~~, natürlich nur in schweren Fällen, bei der Ankunft des Schiffs in einem ausländischen Hafen, gegen diesen Klage einzureichen beim zuständigen Konsul.
Hat wieder ein Glied der Schiffsbesatzung auf offener See ein schweres Verbrechen begangen (Totschlag u.s.w.), so übergibt der

der Kapitän den Schuldigen beim Anlangen 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 Kapitän und der Schiffsbesatzung, ebenso Missverständnisse mit den Eigentümern des Schiffes müssen von den Konsuln 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 Konsul der „examining magistrate". Der Konsul befragt die Schiffsbesatzung unter Eid und stellt alle Einzelheiten des Falles fest. Der Täter ist bei erster Gelegenheit, womöglich auf einem Kriegsschiff in die Heimat zurückzusenden.

Hierher gehören: Meuterei. Entweichen mit der Meuterei. Aufforderung zu Meuterei und Widerstand. Nötigung. Widerstand. Verweigerung der Hilfe gegen Widerstand und Nötigung. Unrechtmäßige Beschwerde beim Seemannsamt über Seeuntüchtigkeit des Schiffes, über Mängel des Proviants. Zerstörung und Beschädigung von Schiffsteilen. Auch die schweren Verfehlungen des Kapitäns gehören zur Zuständigkeit der Heimatsbehörden, so: Mißbrauch der Disziplinargewalt. Mangelhafte Verproviantierung des Schiffes. Verfehlung gegen die Vorschriften wegen Gesundheitspflege und Beköstigung der Schiffsbesatzung, Unerlaubte Zurücklassung im Ausland.

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

Abweichend ist hier nur die Stellung Grossbritanniens. 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 überraschend. 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 an 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 darüber an seine vorgesetzte Behörde
Ausgeschlossen ist, dass ~~der~~ der Bitte eines Kapitäns an ein Konsulat, betreffend die Auslieferung von Seeleuten, die an Bord eine strafbare 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.

Erscheint dem Konsul, dass z.B. der Kapitän ein Verbrechen des Schiffsmannes vorschützt um sich seiner zu entledigen, so hat der Konsul, selbst zwangsweise, den Kapitän zu einer Mitnahme des Schiffsmannes zu veranlassen. Ist jedoch der Konsul überzeugt, dass der Schiffsmann wirklich schuldig ist, so ist es wichtig ob es sich um ein Vergehen oder um ein Verbrechen handelt dessen Sühne eine Verfolgung von Seiten der Heimatsbehörden fordert. Ist letzteres der Fall, so ist der Straffällige unter Anwendung besonderer Sicherungsmassregeln in die Heimat zu schaffen.

Ist es jedoch ein Verbrechen, dass nicht unbedingte Heimschaffung 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 Konsuls, je nach dem Tatbestand, den 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) Kauffahrteischiffe in fremden Häfen sind kein Asyl für flüchtige Verbrecher. Die Kapitäne sind nicht berechtigt verfolgten Verbrechern oder Deserteuren 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 verfolgt wird, zur Verhaftung zu schreiten. Vorher jedoch soll der Konsul benachrichtigt werden, diesen 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

ihrer 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.

(e). Das Verhalten des Konsuls bei Desertion von Schiffsleuten.

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 unberechenbar und unzuverlässig, - die Schiffahrt wäre unmöglich wenn die Schiffsmann, seiner Laune folgend, in jedem Hafen desertieren könnten. Die Kompetenz des Konsuls in bezug

auf der achten Sekunde bedeutet den schärfsten Eingriff in die Rechte des Individuums und die Tätigkeit des Kontrolls hier muss durch ein Maximum der Garantien sichergestellt sein. Und auch muss darauf hingewiesen werden, dass der Seemann beim Dienstantritt, sozusagen beim Abschluss des Kontraktes, einen Geldvorschuss erhält; so ist es ersichtlich, dass jede Desertion schwer zu verantworten ist.

Der Kommandant hat die Pflicht, auf Anzeigen des Schiffsführers hin, auf Rekommandierung des Deserteurs aufs Schiff hinzuweisen und ihn zum Gehorsam anzuhalten.

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

(1) Namen, Heimathafen, Unterscheidungssignal des Schiffes. Name des Kapitäns und des Reeders.

(2) Name, Signalement des reklamierten Schiffsmannes. Beweis, dass er zur Mannschaft des Schiffes gehört hat. (solche Beweismittel sind: Schiffsregister, Musterrolle u.a.)

(3) Das Einverständnis des Schiffsführers 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 Vorzugsrecht verliert der Deserteur zu Gunsten des Schiffseigentümers 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 Deserteure, die Untertanen des Landes sind, in welches sie entfliehen, nicht ausgeliefert werden.
Auch ist eine Auslieferung eines Deserteurs ausgeschlossen, oder besser gesagt aufgeschoben, wenn er am Land eine strafbare Handlung vollbracht hat. Erst haben die Gerichte diese Tat abzuurteilen, die Strafe muss vollstreckt sein – erst dann kann von einer Auslieferung die Rede sein.
Ist der Deserteur Untertan eines dritten Landes (also weder Untertan des Landes dem das Schiff gehört, noch Untertan des Landes, wohin die Flucht geschehen ist) – so ist die Mitwirkung des Konsuls dieses dritten Machte zu erbitten.
Ist der Deserteur ergriffen worden, so übergibt der Konsul diesen dem Kapitän gegen die Erstattung der Unkosten. Im Falle der Gefahr einer neuen Flucht des Deserteurs, soll der Konsul die

Ortsbehörden ersuchen, den Deserteur in Gewahrsam zu nehmen, bis der Schiff zur Ausfahrt bereit ist.

Weigert sich der Kapitän den Deserteur wieder aufzunehmen und verlangt dessen Heimsendung auf Kosten des Reders – 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 Konsulates, bis sich die Möglichkeit findet, den Deserteur heimzusenden.

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

Die Heimsendung hat analog den Vorschriften für die Heimsendung Hilfsbedürftiger Seeleute zu geschehen.

Deserteure, welche der Schiffsführer nicht zurück-

miert hat und die sich im Amtsbezirk des Konsuls ihres Landes aufhalten, interessieren letzteren nicht.

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

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

In der Regel hat der Konsul dem Deserteur nicht zu helfen, wenn die Möglichkeit besteht ihn ohne Gefahr aufs Schiff zurückzubringen, von dem er geflohen ist. Überhaupt jedoch muss der Konsul, wenn er 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 Hilfeleistung soll der Konsul im einzelnen erwägen 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 Deserteuren anbetrifft so ist auch Russland, d.h. das vorrevolutionäre Russland, den allgemein anerkannten Normen des Völkerrechts gefolgt. Dies ist ausdrücklich in den Konsularkonventionen mit Frankreich und Deutschland 1874 u.sw. Nur das Handelstraktat mit der Türkei von 1783 weist eine sonderbare Abweichung auf. Der Art. 2 besagten Traktates bestimmt, dass der Deserteur nicht ausgeliefert wird, wenn er den herrschenden Glauben des Landes, in das er geflüchtet ist, annimmt.
Von besonderem Interesse sind die Bestimmungen des englischen Rechtes. Die Auslieferung der

Desertion wird regulirt 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 His 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 die Deserteure von den Ortsbehörden in Gefängnishaft gehalten werden, bis das Schiff segelfertig ist.

Das russische Konsulargesetz hat eingehende Bestimmungen für den Fall von Desertionen aufgestellt. Diese sind enthalten in den Artikeln 35, 36, 37, 38, 39 und im Handelsgesetzbuch Art. 313.

Der Artikel 36(82) besagt : „ Flieht ein zur Schiffsbesatzung gehöriger Seemann in einem ausländischen Hafen, und entdeckt er dann

im Konsulate seines Landes in einem andern Hafen und bittet er um Rückbeförderung 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 ernannt hat) ist, hat er diese Bitte nachzugeben und den Deserteur bei erster Gelegenheit in die Heimat abzuschicken."

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

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

durch die Mitwirkung der Ortsbehörden. Im Falle der Weigerung und Verletzung von Schutzpflichten 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 nur helfen, wenn er seine Nationalität festgestellt hat und sich vergewissert hat, dass er Untertan des Staates 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 sammeln nur zum Zwecke der Rückkehr des Deserteurs in die Heimat. In keinem Fall 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 Landstreicherei unterstützt wird.

Von gewissem Interesse ist das Institut des sogenannten „Crimps" in England, seinen Kolonien und den Vereinigten Staaten. Durch dieses Institut wird die Desertion stark begünstigt. Eine besondere Klasse von Leuten, die „Crimps" verführen die Matrosen zur Desertion, erhalten und verstecken sie dann, leihen ihnen Geld. Die Matrosen fallen als Opfer dieser Wucher. Sobald der Seemann eine Stelle auf einem neuen Schiff gefunden hat, muss er von der Avance diese Schulden bezahlen. Dies widerliche Gewerbe hat in England vielfach den Anlass zu repressiven Mitteln gebildet. Der Merchant Shipping Act von 1894 verbietet den „Crimps" eine mehr als Einmonatsmiete darstellende Summe an-

zurückkommen. Eine schwere Strafe ~~von~~ bis zu £ 20 wird jedem Ausländer auferlegt, der das Schiff ohne die Erlaubnis des Kapitäns verläßt. Dieses Recht 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 Ortsbehörden; 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 Deserteur bis zur Abfahrt des Schiffes im Gewahrsam der Ortsbehörden zu halten. Der Habeas Corpus Akt 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 folgender, im Vertrag zwischen Schweden und Russland vom 8. April 1812 vereinbarter Punkt: „Die Auslieferung des Deserteurs hat zu geschehen, ohne Rücksichtnahme auf eventuelle Schulden und Verpflichtungen des Deserteurs im betreffenden Lande.

Die Konsularkonventionen zwischen Russland einerseits und Frankreich, Deutschland, Spanien, Österreich, Niederlanden, Griechenland

und den Vereinigten Staaten andrerseits erwähnen ausdrücklich, daß Deserteure, die in ein Land entweichen dessen Untertanen sie sind, nicht der Auslieferung unterliegen. In diesem Zusammenhange 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 ihren Konsuln die Pflicht auferlegt statistisch das Material über Desertion zu bearbeiten. Es gehört dies im Interesse der Schaffung und Erhaltung einer genügenden Zahl von Seeleuten.

(f) Zu den polizeilichen Befugnissen der Konsuln 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 Ausnahmefähigkeit des Schiffes, über die Namen des Kapitäns und des Reeders, ferner hat der Konsul anzunotieren den Tag der Ankunft des Schiffes, Datum der Fahrt, die Zahl der Matrosen und Passagiere, die Zahl der Mannschaft seines Landes, Gattung und Wert der Fracht usw. Endlich hat der Konsul sich zu vergewissern, dass die Schiffs- und Frachtpapiere und die Pässe der Passagiere in Ordnung sind. Der Konsul hat das Recht der Untersuchung des Proviantes und der ärztlichen und sanitären Vorbeugungsmittel. 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 Schiffspapiere, oder die Papiere der Passagiere Fehler aufweisen so hat er jedesmal so zu handeln, wie die Umstände dies erheischen Bei Mangelhaftigkeit des Proviants oder des ärztlichen Zubehörs hat der Konsul sofortige Beseitigung dieser Missstände anzuordnen.

Im Falle solchen Vorkommnisse hat der Konsul ausserdem seiner vorgesetzten Behörde Bericht zu erstatten.

So haben die zum Schiffsverbande gehörigen Seeleute das Recht bei ungenügender Verabfolgung des Proviants, oder bei Verabfolgung von verdorbenem und gesundheitsschädlichem Proviant dem Schiffsführer Vorstellungen zu machen und ohne, dass sie die Gehorsamspflicht verletzten können sie auf Abänderung dieses Umstandes dringen. Leistet der Schiffsführer solchen gerechten Beschwerden

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

(B) Strafverfahren.

Nach deutschem Gesetz waren früher die mit Gerichtsbarkeit nicht versehenen Konsuln 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 Dienstanweisung vom 30. Mai 1903 betreffend das Strafverfahren vor den deutschen Konsulaten als Seemannsämtern.

Demgemäss sind die Konsuln, ebenso wie der Schiffer auf hoher See, auch Organe der inländischen Strafrechtspflege.

Die Zuständigkeit des Konsulates als Seemannsamt entspringt nach §1 der deutschen Seemannsordnung alle Kauffahrteischiffe, welche die Reichsflagge zu führen berechtigt sind; es sind dies alle zum Erwerb durch die See fahrt bestimmten Schiffe.

(1) Organisation des Strafverfahrens:

Die Konsulate entscheiden in Strafsachen ohne Zuziehung von Beisitzern.

Zur Aufnahme 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. G.O. geregelt. Diese sachliche Zuständigkeit erstreckt sich z.B. auf folgendes:
in Bezug auf die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute; in Bezug auf die Stellenvermittlung für Schiffsleute. Alle diese Fälle beziehen sich auf Personen, die zur Schiffsbesatzung gehören; also auf den Kapitän, den Schiffsoffizier und den Schiffsmann.

Örtlich zuständig sind:
das zum Zwecke der Abmusterung des Angeschuldigten aufgesuchte Konsulat,
das Konsulat für einen anderen Hafen, den das Schiff vor der Abmusterung des Angeschuldigten anläuft,
das Konsulat des Hafens, in dem sich der Angeschuldigte aufhält.

(3) Verjährung des Strafantrages.

Ein verspätet eingebrachter Antrag ist vom Konsulat zurückzuweisen.

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 Erlass des Strafurteiles hat eine mündliche Verhandlung vorauszugehen.

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

Vor allem ist der Angeschuldigte zu vernehmen. 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 Verhängung der Strafe wird nicht dadurch beseitigt, dass der Missetäter bereits disziplinarisch vom Kapitän bestraft worden ist.

(6) Antrag auf gerichtliche Entscheidung.

Innerhalb von 10 Tagen kann der Angeschuldigte gegen das Strafurteil auf gerichtliche Entscheidung antragen.

(7) Vollstreckung des Strafbescheides.

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

Die Strafbescheide des Kommandos sind, soweit dies möglich ist, von ihm selbst zu vollstrecken.

(5) Die Konsuln haben die gerichtlichen Vorschriften zur Führung der Flagge ihres Landes zu überwachen. Flaggenzeugnis.

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

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

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

Schiffes in das Schiffsregister und vor der Ausstellung des Zertifikats.

Natürlich aber können Kauffahrteischiffe nicht ohne Papiere sein bevor sie so ein endgültiges Schiffszertifikat erhalten. Dies könnte aber eintreten, wenn ein fremdes Schiff im Ausland in den 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 Amtssprengel 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 dann stipulieren, wenn die Fahrt

„durch höhere Gewalt" verlängert worden ist.

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

Auch darf kein konsularisches Flaggenzeugnis ausgestellt werden, wenn das Zertifikat verloren gegangen oder mitangeblich geworden ist. In solch einem Falle ist die Ausstellung eines neuen Zertifikats bei der betreffenden zuständigen Registerbehörden zu verlangen.

Doch können die Konsuln in Ausnahmefällen ein Dokument erteilen, welches die Sachlage erklärt.

Besondere Vorsicht haben die Konsuln bei der Erteilung von Flaggenzeugnissen bei Kriegszustand zu beobachten.

Besonders ist diese Vorsicht zu beobachten bei Eigentumsübergang des Schiffes, welches bisher einem Angehörigen einer kriegführenden Nation angehört hat. Es könnte sich hier leicht um ein simuliertes Geschäft handeln.
Auch soll der Konsul nicht das Schiffszertifikat seetüchtigen Schiffen ausstellen.
Zur Vermeidung des Mißbrauches der Flagge eines Landes durch seeuntüchtige Schiffe sind daher die Konsuln bei der Erteilung von Flaggenzeugnissen an gewisse Vorbedingungen gebunden. So bestimmt das deutsche Gesetz folgendes ~~das~~ 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 Reeder. — Die deutschen Konsularbehörden in Grossbritannien und Irland haben das Flaggzeugnis 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 Lloyds Register; British Corporation for the Survey and Registry of Shipping" und eine Bescheinigung auf Seetüchtigkeit ausgestellt worden ist.

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

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

Die Überwachungspflicht des Konsuls erstreckt sich auf folgende Fälle:

(1) erfährt der Konsul, dass in einem Hafen seines Amtsbezirkes ein Kauffahrteischiff seines Landes eine andere Flagge führt, als die vorgeschriebene, so hat er darauf zu dringen, dass der Kapitän die vorschriftswidrige Flagge dem Konsulat übergibt. Ist der Konsul selbst verhindert sich an Bord zu begeben, so hat er seinen Bevollmächtigten hinzuschicken. 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 Strafexemtion besteht nicht.

(2) erfährt der Konsul, dass in einem Hafen

seines Amtsbereiches ein Schiff unberechtigter Weise die Flagge des Landes, das das Konsulat unterhält, führte – so hat der Konsul unter Zuhilfenahme der Ortsbehörden oder unter Mitwirkung des betreffenden fremden Konsuls diesen Mißbrauch zu verhindern.

Die Strafen hat in diesem Fall nicht der Konsul zu verhängen, sondern darüber entscheiden die zuständigen 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 des Konsuls zur Handelsmarine seines Landes sind mannigfaltiger Natur. Diese Beziehungen ergreifen weite Gebiete des privaten und des öffentlichen Seerechts. Daher können einige erläuternde Worte über das Privatseerecht und über das öffentliche Seerecht von gewissem Wert sein.

(6) Die Handelsmarine.

(A) Das Privatseerecht. Privatrechtliche Bestimmungen über die Seeschiffahrt.

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

Ein seetüchtiges Schiff ist reparaturwürdig wenn die Kosten der Reparatur mehr betragen würden als 3/4 des früheren Wertes des Schiffes. Ein Schiff gilt als reparaturunfähig wenn die Reparatur nicht im Laufe des sogenannten „medium 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 anderen auf dem Schiff angestellten Personen.
Es ist der Begriff der Schiffsbesatzung wichtig für den Umfang der Haftpflicht des Reders.
(3) Die Arrestfreiheit seegehender Schiffe. Dieser Grundsatz ist aus früheren 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 Reders zum Opfer gebracht.
(4) Der Reeder und die Rederei.
Reeder ist der Eigentümer eines ihm durch die Seefahrt zum Erwerb dienenden Schiffes. Wichtig ist die für den Reeder stipulierte Haftpflicht, die von den allgemeinen Grundsätzen des Civilrechts

abzusichern. Der Reeder haftet persönlich, d. h. mit 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 Schiffsbesatzung 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 Rechtsgeschäft, kraft seiner gesetzlichen Befugnis, nicht auf Grund einer besonderen Vollmacht abgeschlossen hat; (2) der Reeder selbst den Vertrag abgeschlossen hat, dieser jedoch vom Kapitän unvollständig und mangelhaft ausgeführt worden ist; (3) der Schaden aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung entstanden ist.

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

Zum Zwecke dient die Reederei für gemeinschaftliche Rechnung verwendet wird. Die ideellen Teile der einzelnen Eigentümer heissen Schiffsparten.

(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 Schiffspapiere an Bord sind. Die Schiffspapiere 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).

Ausserhalb des Heimathafens 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 Notfalle die Ladung ganz oder teilweise zu löschen, zu versenken, zu verbodmen. Auch kann der Kapitän, wenn ihm die Ladung, und die Verfügung über diese entzogen ist, ihre Wiedererlangung gerichtlich oder außergerichtlich durchsetzen. Von solchen Vorfällen hat der Kapitän die Ladungsbeteiligten sofort in Kenntnis zu setzen, damit sie den Schaden abwenden können. Auf diese Pflicht müssten die Konsuln die Kapitäne aufmerksam machen, da von letzterem diese oft vernachlässigt wird.

(6) Die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung auf Kauffahrteischiffen.

Privatrechtliche Bestimmungen darüber beziehen sich auf das Vertragsverhältnis zwischen Kapitän und Schiffsleuten. Das Mieten der Schiffsmannschaft von Seiten des Kapitäns heisst heuern. Den

Schiffsmann ist bei der Anheuerung das Heuergeld zu geben. Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung dieses Heuervertrages vor einem Seemannsamt.

Für die Forderungen des Schiffsmanns haftet der Reeder persönlich.

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

(7) Die Bodmerei. Näheres über die Tätigkeit der Konsuln 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 Seefahrt. 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 Strandung u.s.w. – der Schaden vom Schiff, Ladung und Fracht gemeinschaftlich zu tragen ist.

Im Folgenden wird die Befugnis der Konsuln bei Havarei hervorgehoben werden.

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

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

zu zahlen und darf nicht den Wert des geretteten Gegenstandes übersteigen. Hierher gehören auch die Strandungsangelegenheiten an den Küsten.

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

(B) Das öffentliche Seerecht.

Hierher gehören:

(1) Die schon oben näher erörterte Flaggenführung der Kauffahrteischiffe und ihre Registrierung. Über die Eintragung des Schiffs ins Schiffsregister wird eine Urkunde, das Schiffszertifikat ausgestellt. Das Kauffahrteischiff erhält bei der Registrierung ein Unterscheidungssignal.

(2) Die Vermessung des Schiffs. 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 Mannschaft und
den Räume die bestimmt sind zur Navigierung
und zur Fortbewegung des Schiffes.
Die vom Schiff zu bezahlenden Abgaben werden
meist nach dem Netto-Raumgehalt erhoben.
(3) Vorschriften über die Besitzung der Kauffahrtei-
schiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.
Der Kapitän hat ein Befähigungszeugnis zu
besitzen auf grosse Fahrt, bei grosser und
mittlerer Fahrt. Kleinen Anforderungen werden
gestellt bei der kleinen Fahrt, Küstenfahrt und
Nahfahrt.
Ein Befähigungsnachweis wird auch gefordert bei den
Seeschiffern und Seesteuerleuten, und ebenso auch
bei den Maschinisten.
Die Konsuln haben darauf zu achten, dass diese Be-
stimmungen eingehalten werden.
Ausnahmsweise, bei Mangel vorschriftsmässig geprüften
Personals, können in ausländischen Häfen Seeleute
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 Angemusterten erbrachten Befähigungsnachweises (Fahrprüfung usw.).

(4) Im Schutz der besonderen Rechtsverhältnisse zwischen 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 Beisitzern.

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

verbrecherischen Anschlag, Fahrlässigkeit, ungenügende Befähigung).

(6) Regeln zur Vermeidung von Schiffskollisionen auf See. Es ist dies das sogenannte Seestrassenrecht. 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 Schiffe erforderlichenfalls Beistand zu leisten, soweit dies ohne Gefährdung des eigenen Schiffes geschehen kann. Dabei haben die Führer der zusammengestossenen Schiffe so lange beieinander zu bleiben, bis sie die Gewissheit haben, dass keines von ihnen weiteren Beistand braucht.

(7) Die Küstenschiffahrt wird meist allein den Schiffen des betreffenden Landes gestattet. Es ist dies das Recht Güter in einem Hafen 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 Witterungserscheinungen an den Küsten, zur Verbreitung von Warnungen vor dem Eintritt erwarteter Stürme.

(7) Die Konsuln fungieren als Seemannsämter im Auslande.

Sie sind, wie auch die Kapitäne, Organe der inländischen Rechtspflege.

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

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

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

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

(4) Der Täter, ist nach Angabe der Verhandlungen an das Konsulat abzuliefern, bei welchem es zuerst geschehen kann. Sollte aus irgendwelchen Gründen dies Konsulat die Übernahme ab, so ist der Täter in einem anderen Konsulat, in dem dies anderweitig zuerst geschehen kann, abzuliefern. Nur in Ausnahmefällen, wenn ein Konsulat nicht schnell genug angegangen werden kann, ist der Kapitän ermächtigt den Täter den fremden Behörden, 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 Kommandogesetz stipuliert die Pflichten des Kommandos in bezug auf die Vornahme von Untersuchungen über Verbrechen, die auf offenem See begangen sind.

Kommandogesetz, Artikel 100 besagt:

„Wenn auf offenem See auf russischem Schiff ein Vergehen oder Verbrechen gegen Personen (genannt im Abschnitt V Teil XIII Unterabteilung VIII des Strafgesetzbuches) begangen worden ist, so gehören diese zur Kompetenz der russischen Gerichte. Die Kommandeure üben in diesem Fall allein ihr Recht der Voruntersuchung aus, indem sie die Schiffsmannschaft unter Eid befragen um die Einzelheiten der strafbaren Tat besser feststellen zu können. Der Straffällige ist bei erster Gelegenheit nach Russland zurückzuschicken, womöglich 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 Konsuln haben im Ausland nicht das Recht den Kapitän vor den ausländischen Gerichten zu verklagen. Ein jedes Urteil in solch einem Fall wäre ungültig. Der Kapitän hat im Gegenteil das Recht der Zuhilfenahme der Ortsbehörden um die Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten. Auch hat der Schiffer das Recht, bei einem Verbrechen ernster Natur den Täter unter Wache zu halten, bis sich die Möglichkeit bietet ihn der Obrigkeit oder dem Konsul zu übergeben. Auch hat der Schiffer 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 verlautbaren dann den zwischen ihnen abgeschlossenen Vertrag (Heuer).

Bei der Anmusterung müssen gewisse Voraussetzungen vorhanden sein:

(1) muss der Kapitän befugt und befähigt sein das betreffende Schiff zu führen.

(2) das 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 vertraglich früheren Dienstes.

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

(5) der anzumusternden Person dürfen nicht Schwierigkeiten in betreff der Wehrpflicht entgegenstehen.

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

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

Zur Anmusterung sind Minderjährige nicht zuzulassen. Gefordert wird auch von See- und Farbenunterscheidungsvermögen.

Alle diese Bestimmungen haben die Konsulate

als Musterungsbehörden zu beachten. Auch wird der Konsul nicht nur wehrpflichtigen Angehörigen seines Landes (des Absendelandes) sondern auch militärpflichtigen Angehörigen des Landes seines Amtssitzes die Anmusterung zu untersagen haben.

Die Musterrolle:

es ist dies das Protokoll der über die Anmusterung aufgenommenen Verhandlung. In der Musterrolle sind anzugeben: der Name des Heimathafens; ausserdem der Name des Registerhafens, wenn die Befahrt von einem ausländischen Hafen betrieben wird; der Name des Hafens der Anfahrt; der wichtigste Bestandtheil 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 gleicht die spätere Anmusterung doch immer auf Grund der erstmalig ausgestellten 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 Umstand ausdrücklich vermerkt werden.

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

der 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 Schiffsbesatzung vor einem Konsulat.

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

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

Über 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.

Dort hat die nachträgliche Musterung durch ein Konsulat nun dann zu erfolgen, wenn die Gründe der Unterlassung in das Schiffstagebuch eingetragen sind.

Das Verfahren ist dasselbe wie bei der Nachmusterung.

Ausgenommen ist natürlich eine nachträgliche Musterung bei Tod oder Desertion des Schiffsmannes. Wenn tatsächliche Unmöglichkeit des Kapitäns, seinen Pflichten nachzukommen, ist dann ein Protokoll zu nehmen.

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

(1) der Heuervertrag

Rechte und Pflichten der Schiffsbesatzung gegenüber dem, meist durch den Kapitän vertretenen Reeder gründen sich auf den Heuervertrag. Der Heuervertrag ist eine Willenseinigung über die Leistung gewisser Dienste. Über den Heuervertrag sagt z.B. das russische Gesetz folgendes:

alle Willenseinigungen zwischen dem Reeder und der Schiffsmannschaft sind für beide Teile obligatorisch, bis nicht das Schiff in einem russischen Hafen einläuft, wo ausschließlich das russische Gesetz die Beziehungen regelt. Doch haben die Konsulen im Ausland das Recht freiwillige Beendigung des Heuervertrages gutzuheissen, wenn beide Teile dies wünschen. In diesem Fall muss der Tatbestand in die Musterrolle

aufgenommen werden.

(2) Die Heuer.

Es ist dies die Gegenleistung des Reeders für die von der Schiffsbesatzung geleisteten Dienste. Die Heuer besteht in einer Geldleistung. Die Auszahlung hat an den Schiffsmann persönlich zu geschehen (Ausnahme: Geisteskrankheit, Verschwendung).

Der Schiffsmann verliert seine Heuer: wenn er desertiert; wenn er unrechtmässig den Kapitän vor einem ausländischen Gericht belangt.

(3) Der Dienst.

Weigert sich der Schiffsmann 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 angemusterten Schiffsmann ein unüberwindliches Hindernis zum Antritt 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 Schiffsleute anzustrengen die sich nach Abschluss des Heuervertrages vorsätzlich

sich dem Dienst entziehen oder vom Schiff entlaufen.

(4) Untauglichkeit des Schiffsmannes.
Vor Beginn der Reise kann der Kapitän einen untauglichen Schiffsmann entlassen. Ist die Reise schon angetreten worden, so kann der Kapitän die Heuer verringern. Das Konsulat hat die einzelnen Tatbestände zu prüfen. Über die Veränderung ist in die Musterrolle ein Vermerk einzutragen.

(5) Beendigung des Dienstes. Das Recht des Schiffsmanns freie Rückbeförderung zu fordern. Der Schiffsmann kann die Beendigung des Dienstverhältnisses fordern, wenn der Bestimmungshafen durch Cholera, Pest oder Gelbfieber verseucht ist. Die Untersuchung dieser Tatbestände steht dem Konsulaten zu. Ist dem Schiffsmann bei der Anmusterung die Verseuchung mitgeteilt worden, so hat er nicht das Recht seine Entlassung zu fordern.

Ein Vermerk über diesen Punkt soll dann von den Konsulaten in die Musterrolle eingetragen werden.

Auch kann einem Schiffsmann die Entlassung gewährt werden, zwecks Vorbereitung zu einer Fachprüfung (Maschinisten-, Steuermanns-, Kapitänsprüfung), wenn er einen Ersatzmann stellt. Über die Befähigung des Ersatzmannes entscheidet das Konsulat.

Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, um seiner Militärpflicht 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.

Umgekehrt wieder hat der Kapitän nicht das Recht den Schiffsmann ohne Hilfe im Ausland zurückzulassen, auch der Konsul hat in so einem Fall seine Zustimmung zu verweigern. Eine solche Entlassung des Schiffsmanns ist

allein in Ausnahmefällen gerechtfertigt, so bei Kaperei, Konfiskation, Verkauf, Untergang des Schiffes, bei Krankheit der Glieder der Schiffsbesatzung, 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 jeden Fehlen einer Person der Schiffsbesatzung, 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 Schiffsbesatzung 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 Schiffsmanns, dass er freiwillig das Schiff verlässt und dass er alles erhalten habe was ihm zukommt wird dann im Archiv des Konsulats 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 Heuer 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 Dokument aushändigt, dass er alles erhalten habe, was ihm zukommt und dass er

keine weiteren Prätensionen gegenüber dem Konsul haben. Daraufhin gibt der Konsul dem Kapitän das Dokument über die Entlassung. Die Kopie wird im Archiv aufbewahrt.

Eine Entlassung eines Seemannes 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 zukommende Geld zu verlangen, die Aushändigung von Zolldokumenten und ist der Sorge des Konsuls anzuvertrauen.

(2) Der Konsul bestätigt, dass die entlassenen Schiffsleute das ihnen zukommende 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 Reeder, oder vom seinem Stellvertreter, d.h. dem Kapitän oder dem stellvertretenden Agenten nachträgliche Genugtuung solcher Forderungen zu fordern.

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

(4) Die Erfüllung aller dieser Formalitäten meldet der Konsul seinen vorgesetzten Behörden.

Schifft der Kapitän oder der Reeder heimlich oder offensichtlich und absichtlich eine Person der Schiffsbesatzung 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 verklagt werden.

Der frühere „Maritime Code of Finland" gestattet das Schiff zu verlassen 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 Schiffsmann
sein Jahresgehalt fordern. Die diesbezüglichen
Beweise hat der Seemann dem Konsulat zu stellen.

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

(6). Rechte und Pflichten des Seelente während

der Fahrt und im Hafen.

Der Schiffsmann hat die Pflicht seinen Dienst jederzeit zu verrichten, sowohl an Bord des Schiffs und in seinen Booten, als auch auf dem Lande. Diesen 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.

Demgegenüber hat die Schiffsmannschaft das Recht auf entsprechende Verpflegung,

Beherbergung und Gesundheitspflege. Ebenso kann die Schiffsmannschaft Seetüchtigkeit des Schiffes verlangen.

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

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

Dabei muss der Beschwerdeführer anführen, worauf er seine Aussagen stützt, dass das Schiff nicht seetüchtig ist, oder dass der Proviant an Qualität oder Quantität mangelhaft ist. Der Beschwerdeführer hat Beweis 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 das Schiff oder den Proviant untersuchen zu lassen
Das Resultat der Untersuchung ist zu Protokoll zu nehmen.
Ist die Beschwerde begründet gewesen, so hat der Konsul dem Kapitän die Weisung zu geben diese Mängel zu beseitigen.

(7.) Die Disziplinargewalt des Kapitäns.

Der Schiffsmann hat den dienstlichen Befehlen des Kapitäns und den übrigen Schiffsoffizieren 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 Ungehorsam Hilfe zu leisten.

Die Disziplinargewalt wird durch den Kapitän ausgeübt. Sie kann auf den ersten Offizier übertragen werden.
Missbrauch 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 aussetzte, der die Handelsinteressen des Reeders, 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 einen Kapitän der untauglich ist ein Schiff zu führen, absetzen und durch einen neuen Schiffsführer ersetzen, wenn der Kapitän nicht seine Pflicht wahrgenommen 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 den Instruktionen des Verstorbenen handeln.
Nur beim Fehlen solcher Instruktionen ist der Konsul befugt den ersten Offizier an die Stelle des verstorbenen Kapitäns rücken zu lassen.
Überhaupt muss der Konsul, wenn dies irgend möglich ist (es ist dies heutzutage wohl meist

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

Anderseits 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 dann 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 Schiffstagebücher versiegeln, zugleich mit den Sachen des Toten.

Über die Einsetzung eines neuen Kapitäns ist die Reederei 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 Vermittelung eines benachbarten Konsulates seines Landes einen Kapitän von auswärts.

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

(11.) Die Konsuln 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 Heuerforderungen bei Zwangsverkauf des Schiffes).

(12.) Der Konsul hat die vorläufige Entscheidung zu treffen, wenn im Auslande zwischen Kapitän und Schiffsmann 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 Schiffsverteidigung,
Ansprüche wegen Verminderung der Speiserationen,
Zahlung einer Vergütung an den verletzten oder erkrankten Seemann statt freier Rückbeförderung in die Heimat,
über Verlust des Anspruchs auf freie Kur durch Selbstverschulden,
Vergütung bei Rückbeförderung nach einem anderen als dem Anmusterungshafen,
Feststellung der Art der freien Rückbeförderung.

Richterliche Befugnisse übt der Kommandant in folgenden Fällen aus:
Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes,
Beschwerde über Mängel des Proviants,
Beschwerde des Schiffsmannes wegen Verminderung in Heuer oder Rang,
Zurücklassung des Schiffsmannes.
Ersatz für freie Rückbeförderung.

(14) Die Rückbeförderung in die Heimat von kranken Seeleuten, hilfsbedürftig 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

Anspruch für die ganze Zeit bis zum Ablauf des Heuervertrages. Ausserdem hat der Konsul bei den Ortsbehörden für den Kranken sofort die Zulassung ins Hospital anzuwirken. Der Konsul hat den Kranken regelmässig (mindestens einmal wöchentlich) zu besuchen und ihn zu fragen ob er nicht Not leide oder besondere Bedürfnisse habe. Ist der Mitfahrmann 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 Mitfahrmann in einem ausländischen Hafen zurückzulassen — dem Konsulat eine gewisse Geldsumme einzuhändigen, deren Höhe der Konsul bestimmt. Dies Geld ist bestimmt zur Deckung der Ausgaben auf die Heilung des Mitfahrmanns und auf seine Rück-

Beförderung in die Heimat. Dort kann der Schiffer, wenn der Kranke dies gestattet, statt der Geldsumme eine sichere Kaution hinterlegen. Solche Begünstigungen können nach früherem russischem Recht nicht Seeleute verlangen die an Geschlechtskrankheiten leiden. Denn, sagt das Gesetz: die Geschlechtskrankheiten 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 Geschlechtskrankheiten leiden auf eigne Mittel angewiesen. Überhaupt kann man sagen, hat ein Seemann, der durch eigne Schuld erkrankt, nur ein Recht auf das von ihm schon verdiente Geld; er verliert jedes Recht auf einen Heilungsanspruch. Der Kapitän kann in solchen Fällen den Kranken heilen lassen,

doch hat der Erkrankte später alle Unkosten der Heilung zurückzuerstatten.
Über eine jede Übertretung dieser Regeln hat der Kapitän ein Protokoll aufzunehmen.
Zieht sich ein Schiffsmann, bei der Ausübung seines Dienstes eine Verletzung zu, so kann er vom Kapitän die Deckung der Unkosten der Heilung verlangen und kann der Schiffsmann dann diese Verletzung nicht die Weiterreise fortsetzen, so hat der Kapitän alle Ausgaben zu decken, die die Rückreise des verletzten Schiffsmanns in den Ausreisehafen verlangt. Die Ausgaben trägt natürlich der Reeder. Ebenso kann der verletzte Seemann die Bezahlung der Heuer bis zum Vertragsschluss verlangen.
Verliert ein Schiffsmann, bei der Ausübung seines Dienstes ein Glied, so hat der Kapitän nicht nur die Heilungsunkosten zu tragen,

sondern er muss dem Seemann als Schadenersatz die doppelte Summe auszahlen, als die Unkosten der Heilung ausmachten. Hat der Schiffsmann sich aus eigner Schuld die Verletzung zugezogen, so verliert er alle Vergünstigungen, ja der Kapitän kann sogar soviel von dem, dem verletzten Schiffsmann schuldigen Gehalt zurückhalten, als notwendig ist um einen neuen Schiffsmann 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 er bei Ausübung seines Dienstes, so hat er ein Recht auf Unterhalt, ärztliche Behandlung und Medikamente die Zeit, die

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

Jedenfalls muss der Kapitän, wo es auch 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 auszuzahlen. Ist jedoch der Schiffsmann durch eigene Schuld erkrankt, so hat er kein Recht, ~~dass~~ zu verlangen, dass die Ausgaben für Heilung und Unterhalt vom Reeder bezahlt werden. Ist jedoch der kranke Schiffsmann nicht in der Lage selbst seine Ausgaben zu decken,

so hat der Kapitän ihm die Summe für eine einmonatliche Heilung vorzuschießen. 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 Reeder aufzukommen für die Unkosten der Rückbeförderung in den Anmusterhafen. Bietet sich hierbei die Möglichkeit den Schiffsmann auf ein in die Heimat fahrendes Schiff überzuführen, so hat der Schiffsmann nicht das Recht auf diesem Schiff eine Stellung auszuschlagen, die er auf dem vorigen Schiff eingenommen hat. Sollte das neue Gehalt geringer sein, so muss der Reeder die Differenz zu Gunsten des Schiffsmannes ausgleichen.

Der Kapitän eines finnischen Schiffes hat nicht das Recht sich zu weigern einen finnischen oder russischen Invaliden, gegen angemessene Belohnung nach Finland zurückzubringen.

(2) Die Konsuln haben das Recht die Mitnahme von hilfsbedürftigen Seeleuten in die Heimat durch Schiffe ihres Landes anzuordnen. Solche einem Verlangen hat der Schiffer Folge zu leisten. Das gleiche gilt über die Mitnahme von straffälligen Seeleuten.

So kann der Konsul von jedem Kauffahrteischiffe, das zu Recht die Flagge seines Landes (d.h. des Landes, das den Konsul ernennt) trägt, verlangen, wenn das Schiff aus einem ausländischen Hafen in die Heimat zurückkehrt, dass es hilfsbedürftige oder straffällige Seeleute dieses

Landes in ihre Heimat mitnimmt.
Diese Rückbeförderung geschieht gegen eine angemessene Entschädigung. Dasselbe Verfahren ist anzuwenden, wenn das Schiff in einen ausländischen Hafen kommt, von dem die Weiterfahrt in die Heimat leichter bewerkstelligt werden kann.
Eine gleiche Verpflichtung liegt auch ausländischen Behörden gegenüber, auf dem Konsul. So hat z.B. der deutsche Konsul, wenn ein auf deutschem Schiff angestellter französischer Schiffsmann, nach Verlassen seines Dienstes hilfsbedürftig geworden ist im Ausland, seine Mitnahme durch die nach Frankreich bestimmten deutschen Kauffahrteischiffe zu veranlassen.
Zur Erfüllung dieser Pflichten kann der Konsul den Kapitän zwingen.
Ist die Möglichkeit vorhanden, die Mitnahme durch mehrere Schiffe zu

bewerkstelligen, so kann der Kommando dem-
entsprechend, im Verhältnis zur Grösse des
Schiffes, die mitzunehmenden Schiffsleute
verteilen 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 Streitfähigen 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 heimischen Dampfschiffen
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 Beförderung. Der Mitgenommene ist der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen. Der wegen Hilfsbedürftigkeit Mitgenommene haftet für die durch die Rückbeförderung verursachten Ausgaben.

(3) Haben sich Deserteure 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 notwendigsten Bedürfnissen Rechnung tragen und sie mit Kleidung und Geld versorgen, damit sie ihre Rückfahrt in die Heimat bewerkstelligen können.

Nach russischem Vorkriegsrecht hatte hierbei der Konsul die Höhe der Unterstützung im Pass der betreffenden Person zu vermerken. Finnisches Gegenstück: Was die Pflicht des Reeders anbetrifft die Mannschaft des Schiffes, das untergegangen ist, in die Heimat zurückzuschicken, — so trägt der Reeder die Unkosten der Rückbeförderung nur im Umfang der gerichtlichen Sachen. Andere hilfsbedürftige 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 heimgesandt werden.

Im allgemeinen sollten die Konsuln vor der Unterstützung fremder Schiffsleute, solchen die aus der Kriegsgefangenschaft befreit sind und schiffbrüchigen Seeleute — versuchen ihnen eine Stellung auf einem Schiffe zu verschaffen, das

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

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

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

sendung haftet, darum der Konsul
nachsuchen, denn für die Ausgaben
kommt dann die finnische Staatskasse auf.
Ist der finnische Seemann durch eigene
Schuld vom 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
Betreffende finnischer Nationalität ist, ihm
eine einmalige Unterstützung zukommen
lassen. Heimsenden kann der Konsul einen
jeden Schiffsmann nur, wenn er an einer
ansteckenden Krankheit leidet.

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

Kauft im Ausland ein Mitglied des Staates,
den der Konsul vertritt, ein ausländisches

Schiff, so ist es notwendig, dass der Kapitän, wenn er nicht im Konsulat durchgeführt worden ist, vom Konsul bestätigt werde. Das Gesetz gibt dem Konsul das Recht in Kriegszeit so einen Kapitän zu verbieten, wenn es sich um ein sinnliches Geschäft handelt das den Zweck verfolgt das Schiff durch die Flagge des Absendestaates des Konsuls zu decken und zu schützen.

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

Italien zu treffen zur Erlangung der endgültigen Schlusszeugnisse, die gefordert werden bei den betreffenden Nationalitäten des Schiffes.
Die Ausgabe von interimistischen Zeugnissen durch den Konsul ist oben näher behandelt worden.

Der Kaufvertrag ist nach der Regel: locus regit actum, zu bestätigen durch den örtlichen öffentlichen Notar. Doch haben manchmal, auf Grund abgeschlossener Konventionen die Konsuln (so z.B. in der Vorkriegszeit die russischen Konsuln 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 Bekräftigung durch den zuständigen Konsul.
Nach dem früheren finnischen Gesetz

müssen finnische Untertanen ein Zeugnis vom Gouvernum oder dem Magistrat ihres Bezirkes haben, welches ihnen das Recht gibt Schiffe oder Schiffsteile zu erwerben. Auch nach finnischem Gesetz war es dem Konsul strikt verboten ein finnisches Kauf- und Verkaufsgeschäft während eines Krieges zu bestätigen.

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

Der Kapitän hat allein das Recht das Schiff zu führen. Er hat daher, ohne einen entsprechenden Auftrag des Reders 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 Seeuntüchtigkeit 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 Seeuntüchtigkeit allein noch nicht den Verkauf des Schiffes. Der Verkauf hat z.B. unbedingt zu geschehen, wenn durch einen Aufschub ein noch grösserer Schaden eintreten könnte, so die volle Zertrümmerung des Schiffes. Auch kann der Umstand massgebend sein und zum Verkauf zwingen, wenn es unmöglich ist in absehbarer Zeit die nötige Schiffsmannschaft zu beschaffen.

In allen den Fällen des Verkaufes 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 Untersuchung zu bestehen hat. Die Konsuln haben wohl dem Schiffer 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 Konsulatbezirke 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 diesbezügliches Zeugnis auszustellen. Zweifelhaft 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 Konsulargesetz stipuliert folgende Rechte und Pflichten des Konsuls beim Verkauf russischer Schiffe im Ausland (Art. 57 des Konsulargesetzes; 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, ausser wenn der Schiffsführer ihm ein diesbezügliches Dokument vorweist, dass ihm das Recht des Verkaufes zusteht. 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 Verkaufsrecht besitzt, wenn das Schiff zur Weiterfahrt untauglich ist. In diesem Fall soll der Konsul das Einverständnis des Kommissionärs oder Korrespondenten suchen nach Möglichkeit einholen; sollte so einer nicht am Orte vorhanden sein, so hat der Konsul auf Grund eigener 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 zurückgeben, so hat er die Gründe dessen schriftlich dem Konsul anzugeben.

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

auferlegen nur dann ein diesbezügliches Rechtsgeschäft abzuschliessen, wenn der Kapitän die Vollmacht zum Verkauf des Schiffes besitzt. Ebenso ist dem Käufer, wenn er nicht russischer Untertan ist, jeden Anspruch über die vormals russische Nationalität des Schiffes abzuverlangen.

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

(6) Wird das Schiff in einem Hafen des Amtsbezirkes 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 heimkehren kann. Der Konsul hat hierbei zu sorgen, dass die in die Heimat zurück-

kehrenden Schiffsleute russischer Nationalität
ihr Gehalt bis zum Zeitpunkt ihrer Ankunft
in Russland erhalten (oder Zeitpunkt der Ankunft
war nach der Entfernung zu berechnen). Der Konsul
hat diese Rückkehr womöglich auf Rechnung des
früheren Reeders geschehen zu lassen. Von dieser
ganzen Zahlung wird der frühere Reeder befreit, wenn
der Schiffsmann sich einverstanden erklärt einen
Dienst bei einem anderen Reeder anzunehmen.
Was die finnischen Matrosen anbetrifft, so sind
sie in jedem Fall in die Heimat zurückzuschicken
auf Rechnung des früheren Reeders, wenn es sich
nicht gerade zufällig als möglich erweist sie in
die Mannschaft eines anderen Schiffes unterzubringen,
das in einen Hafen der Ostseeprovinzen oder des
Grossfürstentum Finnland fährt.
(7) Über alles dies sind die Konsuln Bericht-
schuldig dem Finanzministerium.
Nach [redacted] dem finnischen Gesetzes

hat der Schiffer 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 Hafenrecht. 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 Schiffsmannschaft in die Heimat getroffen sind, und die Schiffspapiere dem am schnellsten erreichbaren Konsulat übergeben sind.

Der Konsul hat über alle Massnahmen, die er getroffen hat um der Schiffsmannschaft nach Russland zurückzuverhelfen, Bericht zu erstatten der „Abteilung für die Handelsschiffahrt."

Verboten wird der Verkauf eines Schiffsteiles 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 eigner Initiative vorzunehmen berechtigt ist, muss entschieden zurückgewiesen werden.

Verbodmung eines Schiffes.

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

Reise, für welche das Geschäft abgeschlossen war, um die verbodmeten Gegenstände haften. Der Gläubiger geht seines Anspruches verlustig, wenn das Schiff auf der Bodmereireise untergeht.

Ein Bodmereidarlehen aufzunehmen ist der Kapitän 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 Ladungsbeteiligten zum Zweck der Erhaltung und Weiterbeförderung der Fracht und der Ladung. Die Verbodmungsurkunde 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 verbodmeten Gegenstände, die

Bezeichnung des Schiffes und des Kapitäns, die Bodmereisumme, der Zeitpunkt, zu welchem die Bodmereischuld gezahlt werden soll, der Ort wo gezahlt werden soll, die Bezeichnung, dass die Schuld als Bodmereischuld eingegangen worden ist, die Tatbestände die zur Bodmerei führten.

Wenn vor der Ausstellung der Bodmereiurkunde (Bodmeibrief) der Konsul die Notwendigkeit der Aufnahme einer Bodmereischuld bezeugt, 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.

Über die Bodmerei finden wir im alten

russischem Recht folgende Einzelheiten:

Art. 68 des Konsulargesetzes. Ist der Schiffer genötigt ein Darlehensgeschäft abzuschliessen unter Verpfändung des Schiffs, 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 dieser ihm die Erlaubnis zum Abschluss des Darlehensgeschäftes erteile. Eine solche Aufnahme eines Bodmereidarlehens kann geschehen sein, wenn es notwendig ist Proviant anzuschaffen oder wenn am Schiff notwendige Reparaturen durchzuführen sind. Der Konsul hat sofort eine Kommission aus Sachverständigen zu ernennen zur Besichtigung des notwendigen Proviants 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-
direkten Anteil bei der Abschliessung des
Darlehnsgeschäftes; verpflichtet wird dadurch
allein der Reeder.

Der Abschluss des Bodmereivertrages
geht meistens folgendermassen vor sich:
Sieht sich der Kapitän, im Falle dringender Not-
wendigkeit zur Aufnahme der Bodmereischuld
entschlossen, so begibt er sich in Begleitung
eines Maklers oder Handelsagenten zum Konsul
der letztere vergewissert sich in der Unerlässlich-
keit der Aufnahme eines Darlehens. Ausser-
dem vergewissert sich der Konsul, ob der
Kapitän eine diesbezügliche Vollmacht hat,
ob der Reeder diese Absicht des Kapitäns schon
kennt, usw. Ist die Aufnahme der
Bodmereischuld beschlossene Sache, so hat
der Konsul folgende Sorgen: die Aufstellung
eines wahren Kurses; die möglichste Herabdrückung

der Prämie. Darauf wird das Vertrags-
dokument zusammengestellt, in dem die
Umstände und Gründe angeführt werden, die
den Kapitän zum Abschluss des Bodmereivertrages
bewogen haben, ebenso wie auch die näheren
Bedingungen des Darlehens. Dies Vertrags-
dokument 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 dem Ministerium des
auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen.

(17). Die Mitwirkung der Konsuln bei
Seeunfallsuntersuchungen.

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

kämpfigen Ermittlung des Tatbestandes Beweis-
erhebungen vorzunehmen.
Als Seeunfall 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 Seeunfall 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
Takelwerk.
Im allgemeinen kann man sagen
ist für die, den Konsulaten obliegenden

Pflichten der Anzeige und vorläufigen Beweissicherung eine möglichst ausgedehnte Auslegung des Wortes „Seeunfall" geboten.

Überhaupt ist es jedoch vor der Einleitung einer Seeunfalluntersuchung durch den Konsul geraten, sich klar zu machen, ob es im öffentlichen Interesse liege die Ursache des Unfalls aufgeklärt 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 Seeunfall, 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 Tatbestandes 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 eigner Wissenschaft bekunden können; vor allem aber dritte Personen, wie Lotsen, Passagiere, Kapitäne und Mannschaften anderer Schiffe.

Sämtliche Personen der Mannschaft brauchen nicht vernommen zu werden.

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

Die Vernehmung erfolgt auf Grund des Schiffstagebuches. Unrichtigkeiten des Tagebuches sind durch Zeugenverhör festzustellen.

Hat ein Zusammenstoß stattgefunden mit einem

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

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

(1) Name des Schiffes.
(2) Name, Adresse des Kapitäns, der Schiffsoffiziere, der Passagiere.
(3) Art, Beschaffenheit, Gewicht der Ladung (möglicherweise ist der Zusammenstoß durch die Ladung bewirkt worden).
(4) Tiefgang des Schiffes.
(5) Seetüchtigkeit des Schiffes.
(6) Verlauf der Fahrt bis zum Zusammenstoß. Angabe des Abgangs- und des Bestimmungshafens.
(7) Eine genaue Beschreibung des Zusammenstoßes. Wichtig sind hier die Aussagen des wachthabenden Offiziers und des Steuermannes.
(8) eventueller Verlust von Menschenleben und die Art der ergriffenen Rettungsmaßregeln.
(9) etwaige fremde Hilfe.

(18). Die Mitwirkung der Konsuln bei der Rettung von Schiffen und in Havariesachen.

Bergung und Rettung von Schiffen.

Die Konsulargesetze der verschiedenen Länder ermächtigen die Konsuln bei Unfällen von Kauffahrteischiffen des betreffenden Landes Massregeln zur Rettung des Schiffes zu ergreifen, diese Massregeln zu überwachen. Gleichfalls haben die Konsuln in Fällen der grossen Havarei auf Antrag des Kapitäns die Dispache aufzumachen.

Gelangt es zur Kenntnis des Konsuls, dass in dem 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 Lokalbehörden bei Seenot, Strandung, Kaperung und Schiffbruch die zur Bergung des Schiffes erforderlichen Rettungsmassregeln, nach dem

Umfang der Landesgesetze 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 Absendestaates stattfindenden Schiffunfällen die Lokalbehörden immer Bergungsmassnahmen ergreifen. Jeder Weigerung der Lokalbehörden sich an der Schiffsrettung zu beteiligen soll der Konsul seiner vorgesetzten Behörde melden.

Oft ist den Konsuln eine weitgehende Anteilnahme zugesichert bei Schiffunfällen. In solchen Fällen haben die Konsuln etwaige Schiffsreparatur, Versorgung mit Lebensmitteln, Schiffsvermessung zu überwachen.

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

Beantragt der Kapitän bei einem 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 betraut der Kapitän und die Mannschaft; letztere darf nicht das Schiff ohne Erlaubnis des Kapitäns verlassen. Die Schiffsbesatzung hat im Interesse nach Möglichkeit für die Rettung des Schiffes, der Schiffsteile, 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 geborgenen Sachen ist ein Verzeichnis anzufertigen, unter Zuziehung von Experten. Der Konsul hat darauf dem Reeder Bericht zu erstatten über den Tatbestand und ein Verzeichnis der Inventars hinzuzufügen.

Das alte russische Recht enthielt 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 Reede oder im offenen See und wenn dann auf Grund dieses Unfalls die volle Vernichtung von Schiff und Ladung, oder nur eines Teiles, folgt, oder auch der Eintritt der Havarei dadurch herbeigeführt wird — so hat der Konsul alle nur möglichen

Massnahmen und Mittel zu ergreifen, die ihm zu Gebote stehen, um die Interessen der deren beteiligten Personen zu schützen. Er hat ohne die geringste Zögerung alle notwendigen Massregeln zur Rettung (Bergelohn) des Schiffes und der Ladung zu treffen, wenn nicht die Landesgesetze und bestehende Traktate diese Pflicht den Ortsbehörden auferlegen. Jedenfalls hat der Konsul die Hilfeleistung der letzteren zu erbitten und in Anspruch zu nehmen. Auch ist der Konsul verpflichtet, wenn der Reeder 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 Reeders zu wahren. Dann jedoch fällt die volle Ver-

antwortung für die ergriffenen Massregeln auf den Konsul; der Konsul trägt die Verantwortung für jedes Handeln und für ein jedes Nichthandeln. Strikt ist dem Konsul vorgeschrieben die Hilfe des Agenten der Versicherungsgesellschaft, die den Schaden im betreffenden Fall zu tragen hat, in Anspruch zu nehmen. Dieser Agent hat dann, unter der möglichsten Überwachung und Anleitung des Konsuls zur Rettung und Bergung zu schreiten, wenn nicht die Landesgesetze diese Pflicht den Lokalbehörden auferlegen. Es ist die Pflicht des Konsuls nach der Rettung von Schiff und Ladung dafür zu sorgen, dass die geretteten Sachen, die geborgen worden sind vom Bord des Schiffes oder die aus dem Wasser gerettet worden sind — dass sie unter sicherer Beaufsichtigung 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 Tonnengehalt übervorteilt werden. Es ist dem Konsul verboten irgendwelche Vollmachten oder Aufträge zur Rettung zu übernehmen, denn in allen oben genannten Fällen nimmt der Konsul amtlich 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 schweren Schiffsunfall in seinem Bezirk. Ebenso hat der Konsul dem Ministerium Rechenschaft abzulegen, über die von ihm getroffenen Massnahmen.

Was die internationalen Traktate und Verträge über Handels und Schiffahrtsangelegenheiten, so können wir sie in drei Gruppen zerlegen:

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

auf die Schiffsoffiziere, auf die Versorgung mit Proviant, Verkauf 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 Konsuln das Recht einräumen, bei Schiffbruch für ihre Landsleute einzutreten, vorausgesetzt, dass weder der Reeder, ein Korrespondent, oder Agent der Eigentümers anwesend ist. Es sind dies die Traktate über Handel und Schiffahrt mit Grossbritannien (1839), mit Österreich (1860), mit Griechenland (1880), mit Japan (1895).

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

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

Das Bergelohn 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.

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

Art. 63. Kons. Ges.

Erleidet 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 Unglücks gemeldet und die näheren Einzelheiten (so bei Seeunfall) 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 dem Schutz 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 zurückbefördern, auf Kosten des Reeders des Schiffes.

Die grosse Havarei.

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

Für das Wesen der Havarei ist es gleichgültig ob die Gefahr durch die Schuld eines Betheiligten, oder eines Dritten gegeben ist. Wesentlich ist jedoch, dass der Schaden vorsätzlich zugefügt ist. Zweck und Ziel der Schadenszufügung muss die Rettung des Schiffes und der Ladung sein. Wesentlich ist auch für den Begriff der grossen Havarei, dass wirklich ein Schaden entstanden ist, Schiff und Ladung jedoch müssen, ganz oder theilweise, gerettet sein.

Grosse Havarei haben wir in folgenden Fällen:

(1) wenn Waren, Masten, Schiffstheile, Geräthe über Bord geworfen werden, Taue, Masten, Segel gekappt und weggeschnitten werden, Anker gekappt werden.

(2) wenn die Ladung ganz oder theilweise, um das Schiff zu erleichtern, übergeladen wird auf sogenannte Leichterfahrzeuge.

(3) wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt 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 Loskauf von Schiff u Ladung von Seeräubern.

(7). wenn die Beschaffung, der zur Deckung der grossen Havarei, während der Reise nötigen Geldsummen Verluste mit sich bringt.

In Fällen der grossen Havarei können die Konsuln herangezogen werden zur Feststellung des Tatbestandes und zur Ermittlung des Schadens.

Es kommt bei der Feststellung und beim Nachweis des Unfalles auf das Schiffstagebuch und die Verklarung (Seeprotest) in Betracht.

Der Kapitän ist für Schiff und Ladung verantwortlich. Kommen Schiff und Ladung überhaupt nicht, oder stark beschädigt 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 Kapitän alle Unfälle, die das Schiff und die Ladung betreffen in das Schiffstagebuch eintragen. Ebenso muss der Kapitän über alle Unfälle, gleichgültig ob für einen Schaden sie noch sich ziehen, eine Verklarung aufnehmen. Die Verklarung muss ohne Aufschub vorgenommen werden in einem Bestimmungshafen, oder in Nothäfen.
Die Verklarung hat zu enthalten:
eine vollständige Beschreibung der Reise,

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

Die Konsuln 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 am Schiff und Ladung verursachten Schadens festzustellen. Der durch die grosse Havarei gegebene Schaden ist durch Experten zu prüfen und nach dem Marktpreis zu rechnen. Die Mitwirkung der Konsuln 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 Havarei:
Art. 66. Kons. Ges.
Bei einer grossen Havarei, oder sogar bei einem kleinem Anfall, wenn der Schaden geringer ist, hat der Konsul, wenn an Stelle des Bevollmächtigten des Reeders oder des Ladungsinteressenten handelt, - durch Sachverständige den Schaden besichtigen, bezeugen zu lassen und seine Höhe feststellen zu lassen. Nach dieser Besichtigung und Einschätzung des Schadens hat der Schiffer nichts seine Meinung zu äussern vor einem Notar oder vor dem Konsul. Einer gleichen Besichtigung und Wertseinschätzung sind die geretteten Gegenstände und Waren 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

Entscheidung, ob die allgemeingültigen Normen und Regeln des Gerichts bei der Führung des Beweises 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 Lokalbehörden 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 unverzüglich zu verkaufen sind.

Diese Pflicht der Konsuln wird stipuliert durch die zwischen Russland einerseits und Frankreich (1874), Deutschland (1874), Italien (1875) und Spanien (1876) andererseits abgeschlossenen Verträge.

Im russischen Konsulargesetz ist nirgends Erwähnung getan über den

Seeprotest. Doch findet sich diese Ausdrucksweise im Art. 413 des Handelsgesetzes. Es ist dies das Verfahren welches die eidliche Abgabe von Aussagen des Schiffers und der Mannschaft in Betreff der Havarei vor dem Notar regelt. Die Konsuln haben die Befugnis, in den Ländern wo diesbezügliche Konsular-konventionen abgeschlossen sind, als Notare zu handeln. Denn Aussagen der Mannschaft und des Kapitäns, dass der Schaden nicht durch Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit hervorgerufen worden ist, kann den Konsul die Kraft und Form von Seeprotesten geben. In den Ländern jedoch, mit denen Russland keine diesbezüglichen Konsularkonventionen abgeschlossen hat, hat der Konsul nicht das Recht den Seeprotest zusammenzustellen.

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

betreffe, so bestimmt Art. 66 Kons. Ges., dass der Konsul hierin selbständig handeln kann, wenn nicht ein Bevollmächtigter des Rheders 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 Lokalbehörden vorgenommen werden. Im selben Umfang wird auch die Tätigkeit des Konsuls festgesetzt, wenn durch die Havarei die Interessen von Untertanen des Aufenthaltstaates des Konsuls oder die Interessen von Untertanen eines dritten Staates berührt werden. Bezieht sich jedoch die Havarei auf nur russische Untertanen, oder hat sich unter den Ausländern eine freiwillige Einigung ergeben, so hat der Konsul alle Angelegenheiten, die durch die Havarei gegeben sind, zu führen, also: Seeprotest, Expertise,

Dispache.

Nach früherem türkischen Rechte hatten die Kapitäne türkischen Schiffe das Recht, in Fällen der Havarei sich zu wenden an die Ortsgerichte. Da in Staaten, mit denen Russland Konsular-konventionen abgeschlossen hat, hat der Konsul das Recht sich in die Havarieangelegenheiten einzumischen.

Kons. Ges. Art. 67.

Handelt der Konsul an Stelle der Berechtigten des Rheders oder der Ladungsinteressenten, so hat er Bericht zu erstatten über die Richtigkeit der Angaben; in solchen Fällen verantwortet der Konsul für die sämmtlichen Angaben.

Die Dispache,

es ist dies die Regulierung der grossen Havarei. Der Gesamtschaden wird verteilt über Schiff, Ladung und Fracht nach Verhältnis des Wertes und des

Betrages desselben. Die Dispache, die Beteiligungsrechnung ist in den einzelnen Ländern verschieden. Die Errechnung wird Sachverständigen (Dispacheurs) 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 Ortsbehörden sind zuständig sobald es sich um eine Beteiligung von Angehörigen des Residenzstaates, ~~des~~ oder dritter Mächte handelt.

Eine ausdrückliche Erörterung ist, weil die Konsuln die Dispache nur in Ausnahmefällen aufzumachen befugt sind, wohl nicht am Platze.

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

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

(20) Vermittlung des Konsuls bei der Übersendung von Ersparnissen 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 Schiffsmann es wünscht Sparkassen zur Aufbewahrung zu übergeben. Unkosten der Übermittlung sind vom Reeder zu tragen.

Von Interesse ist hier die

Zwischen Grossbritannien und Deutschland
zustandgekommene Vereinbarung, wonach
deutsche Seeleute auf britischen Handelsschiffen
ihre Ersparnisse gebührenfrei von Häfen in
Grossbritannien und Irland heimsenden können.

370193
II