

9225

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
zu einem Bundesgesetz betreffend
Änderung des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt
unter der Schweizerflagge

(Vom 14. Mai 1965)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend Änderung des Bundesgesetzes vom 23. September 1953 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (Seeschiffahrtsgesetz) zu unterbreiten.

Die Gründe der Gesetzesrevision

Die Bundesversammlung hat am 23. September 1953 das schweizerische Seeschiffahrtsgesetz genehmigt, das, nachdem die erforderlichen Vollzugsvorschriften ausgearbeitet worden sind, auf den 1. Januar 1957 in Kraft getreten ist. Es regelt an Stelle des auf Kriegsnotrecht beruhenden Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge im Sinne einer umfassenden Kodifikation das schweizerische Seerecht und ermöglicht unserem Lande weiterhin das Führen der Schweizerflagge zur See. Das Seeschiffahrtsgesetz hat sich, soweit die kurze Zeit seiner Geltung ein Urteil ermöglicht, bewährt und auch in den Fachkreisen des Auslandes Anerkennung gefunden.

Andererseits sind wichtige Gebiete des Seerechts durch internationale Konventionen vereinheitlicht worden; dieser Rechtsvereinheitlichung kann sich unser Land nicht entziehen. Eine Reihe internationaler Übereinkommen betreffend die Seeschifffahrt wurde von der Bundesversammlung am 17. März 1954 (AS 1954, 749) genehmigt; unser Land hat diese Abkommen in der Folge ratifiziert. Mit den Gründen, welche für den Beitritt zu diesen Konventionen sprachen, haben wir uns in unserer Botschaft vom 11. Dezember 1953 (Bbl. 1953, III, 749) befasst. Seither sind weitere internationale Übereinkommen, z. T. unter Mitwirkung der Schweiz, abgeschlossen worden, und wir haben Ihnen mit besonderer Botschaft diese Vertragstexte zur Genehmigung unterbreitet.

Sofern Sie den Beitritt zu diesen neuen Übereinkommen genehmigen, rechtfertigt sich eine gleichzeitige Anpassung unseres Landesrechtes, damit dieses mit dem internationalen Recht in Einklang steht und unterschiedliche Vorschriften zwischen unserem Recht und dem international vereinheitlichten Seerecht vermieden werden; solche Abweichungen wären für die Handelsflotte eines Binnenstaates, die sich ja immer in fremden Gewässern bewegt, besonders nachteilig. Im übrigen sehen auch einzelne Konventionen gesetzgeberische Vorschriften der Vertragsstaaten vor.

Wir empfehlen Ihnen deshalb, gleichzeitig mit der Genehmigung der internationalen Übereinkommen auch die dadurch bedingten Änderungen des Seeschiffahrtsgesetzes von 1953 zu beschliessen.

Da sich aus den genannten Gründen eine Gesetzesänderung aufdrängt, schien es uns richtig zu sein, bei dieser Gelegenheit auch noch einige weitere Gesetzesänderungen, insbesondere auch verwaltungsrechtlicher Natur, durchzuführen, um den seit dem Inkrafttreten des Gesetzes gemachten Erfahrungen Rechnung zu tragen und einige textliche Ungenauigkeiten auszumerzen. In seinem grundlegenden Aufbau würde das Seeschiffahrtsgesetz dadurch nicht berührt, und insbesondere sollen die strengen Nationalitätsvorschriften für die Führung der Schweizerflagge zur See aufrechterhalten bleiben.

I. Gesetzesänderungen, die auf zwischenstaatlichen Texten beruhen

1. Die internationale Erklärung von Barcelona vom 20. April 1921 über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste (BS 13, 543) sieht als Bedingung vor, dass die Schiffe von Binnenstaaten nur an einem einzigen Registerort eingetragen werden können. Artikel 2, Absatz 2 des Seeschiffahrtsgesetzes übernimmt diese Vorschrift. Die neuen, von der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen am 29. April 1958 angenommenen und bereits von massgebenden Staaten ratifizierten Konventionen über das Küstenmeer und die Hohe See anerkennen dagegen das Recht der Binnenstaaten, Schiffe unter ihrer Flagge auf dem Meer fahren zu lassen, ohne Einschränkung oder Bedingung. Die Binnenstaaten gemessen dieselben Rechte wie die Küstenstaaten. Infolgedessen hat das Recht der Schweiz auf eine eigene Handelsflotte und Flagge zur See nicht nur in der internationalen Erklärung vom 20. April 1921, sondern in weitergehendem und stärkerem Masse in den genannten Genfer Seerechtskonventionen von 1958 seine Bestätigung gefunden. Die blosser Erwähnung der internationalen Erklärung von 1921 im Gesetz könnte deshalb zur unrichtigen Annahme verleiten, die Schweiz würde ihre Rechte nur darauf stützen, weshalb eine Streichung des Hinweises in Artikel 2, Absatz 2 des Gesetzes angezeigt ist. Dadurch soll jedoch die völkerrechtliche Geltung der Erklärung von Barcelona nicht in Abrede gestellt werden, und es ist auch nicht beabsichtigt, mehrere Registerhäfen in der Schweiz vorzusehen. Die Rechtslage bleibt unberührt, aber es soll ein Hinweis, der zu Missverständnissen Anlass geben könnte, im Gesetz vermieden werden.

2. Am 10. Oktober 1957 ist in Brüssel, auch von der Schweiz, das Internationale Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen unterzeichnet worden. Das Abkommen bringt eine neuzeitliche und auch für die Geschädigten gegenüber dem bisherigen Rechtszustand vorteilhaftere Regelung des Haftungsumfanges und zugleich eine internationale Vereinheitlichung dieser Materie, die bis heute nicht erfolgreich vereinheitlicht werden konnte, weshalb noch 1953 im Seeschiffahrtsgesetz eine landesrechtliche Regelung vorgesehen werden musste.

Das neue Abkommen ist bis heute von Grossbritannien, Frankreich, Spanien, Schweden, Algerien und Finnland angenommen worden. Es tritt in Kraft, sobald es von 10 Staaten ratifiziert worden ist, von denen 5 über eine Flotte von mindestens einer Million Tonnen verfügen. Die Westdeutsche Bundesrepublik, Italien, die Niederlande und weitere skandinavische Staaten bereiten die Ratifizierung vor; Grossbritannien hat schon am 1. August 1958 sein Landesrecht geändert und die Bestimmungen des Abkommens wörtlich übernommen. In Kanada wurde es in das Landesrecht eingebaut. In den Niederlanden hat die Staatskommission von der Regierung den Auftrag erhalten, das holländische Seerecht dem Abkommen anzupassen, und in Schweden, Deutschland und Frankreich sind gleiche Vorarbeiten im Gange. Für die Schweiz dürfte es sich gleich wie in Grossbritannien empfehlen, das Abkommen in die Landesgesetzgebung zu übernehmen, bevor es in Kraft getreten ist.

Die 1953 im Seeschiffahrtsgesetz geschaffenen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung, die übrigens in bezug auf die Beschränkung der Hilfs- und Bergelöhne und der Beiträge zur Havarie-Grosse diskutabel sind, beruhen gleich wie das Abkommen auf dem Summenhaftungssystem, so dass keine grundsätzliche Änderung eintritt, wenn an Stelle der Artikel 49 und 50 (Abs. 1 und 2) des Gesetzes das Abkommen zum Landesrecht erhoben wird. Die Übernahme internationaler Texte in das Seeschiffahrtsgesetz hat sich auch für andere Materien, wie z. B. in Artikel 38, 121 und 122, als zweckmässig erwiesen, um jegliche Diskrepanz zwischen Landesrecht und Konvention zu vermeiden. Das neue Abkommen bringt eine höhere Haftung für Personenschäden als für Sachschäden. Die Einheitsbeträge von 1000 Goldfranken für letztere und 3100 Franken für erstere beruhen auf dem sogenannten Franc Poincaré, damit Währungsschwankungen keine Rolle mehr spielen. Zur Zeit entsprechen diese Beträge ungefähr 280 bzw. 868 Schweizerfranken, während unser Gesetz bisher einheitlich für Sach- und Personenschäden eine Haftungseinheit von 500 Franken pro Tonne kannte. Das Abkommen überlässt es dem Landesrecht, die Beweislast für ein die Haftungsbeschränkung ausschliessendes eigenes Verschulden des Reeders zu regeln. Neben der Verweisung auf den Abkommenstext ist deshalb eine zusätzliche Vorschrift hierfür erforderlich, wobei wir wie bisher die gleiche Beweislastverteilung vorsehen. Die Detailbestimmungen der Artikel 49 und 50 des Gesetzes crübrigen sich, da sie eingehend im Abkommen geregelt sind. Im Interesse einer Rechtseinheit auf dem Meere empfehlen wir Ihnen deshalb die vorgeschlagene Gesetzänderung.

Da die Artikel 49 und 50 gemäss Artikel 126 auf die Rheinschiffahrt Anwendung finden, zieht die Änderung dieser Bestimmungen im Sinne der Übernahme des Abkommens eine entsprechende Anpassung von Artikel 126 nach sich, die wir Ihnen gleichzeitig vorlegen. Dabei ist der Einführung der Schubkompositionen auf dem Rhein ebenfalls Rechnung zu tragen. Wird ein Schaden von einem Schubverband, bestehend aus einem Schubboot, mit dem mehrere unbemannte Schubleichter starr verbunden sind, verursacht, so hat entsprechend der grösseren Betriebsgefahr des ganzen Verbandes dessen gesamte Tonnage und Antriebskraft für die Haftungsmitel berücksichtigt zu werden, wie dies kürzlich bereits im holländischen Binnenschiffsrecht vorgesehen worden ist. Da für Binnenschiffe mangels eines Abkommens nur Beiträge in Landeswährung als Haftungseinheiten vorgesehen werden können, wird die Bestimmung von Artikel 49, Absatz 3 nur noch für diese Gültigkeit haben; sie ist deshalb zweckmässigerweise dem Artikel 126 beizufügen. Für Seeschiffe erübrigt sich diese Klausel infolge der im internationalen Abkommen vorgesehenen Festlegung der Beträge in Goldfranken.

3. Am 28. Mai 1954 trat die Schweiz dem Internationalen Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente vom 25. August 1924 (AS 1954, 749) bei, und zwar unter Benutzung der gemäss Schlussprotokoll zu diesem Abkommen bestehenden Möglichkeit, den Inhalt des Abkommens in geeigneter Form in das Landesrecht einzuarbeiten, ohne den Text der Konvention wörtlich zu übernehmen (vgl. Botschaft vom 11. Dezember 1953, Seite 7). Unser Seeschiffahrtsgesetz, das vor dem Beitritt zum sogenannten Brüsseler Konnossementsabkommen von der Bundesversammlung genehmigt worden ist, hat in seinen Artikeln 101 bis 117 die entsprechenden internationalen Regeln in einer, unserem Recht angepassten, aber freien Form übernommen. Da damals noch keine internationale Verpflichtung bestand, war der Gesetzgeber in der Formulierung der einzelnen Vorschriften nicht gebunden. Nachdem jedoch später das Abkommen angenommen worden ist, stellt sich auch unter Anwendung des Vorbehaltes im Schlussprotokoll bei jeder einzelnen Bestimmung die Frage, ob der Landesgesetzgeber nur in rein redaktioneller Beziehung oder auch in materieller Hinsicht vom Text des internationalen Übereinkommens abgewichen ist. Eine genaue Gegenüberstellung der Bestimmungen des Abkommens mit denjenigen unseres Seeschiffahrtsgesetzes zeigt – und in der Literatur ist auch schon darauf hingewiesen worden –, dass einige Vorschriften des Gesetzes das Abkommen nicht inhaltlich gleich wiedergeben und dass einzelne Regeln des Abkommens nicht übernommen worden sind. Um die Übereinstimmung mit dem Abkommen herzustellen und um in keiner Weise dem Vorwurf ausgesetzt zu sein, die Konvention nicht genauestens beachtet zu haben, empfehlen wir Ihnen, einzelne Gesetzesbestimmungen neu zu fassen. Dadurch soll eine möglichst genaue Wiedergabe der Regeln des Abkommens erreicht werden, damit zwischen Landesrecht und Konventionstext kein Unterschied besteht und sich die oft schwierige Rechtsfrage, welcher Text im konkreten Fall Anwendung finden soll, erübrigt. Es liegt im Interesse des internationalen Seehandels, dass einheitliche Regeln über die Güterbeförde-

zung zur See und die Konnossemente bestehen, und da für einen Binnenstaat reine Inlandtransporte zur See ohnehin ausgeschlossen sind, ist eine landesrechtliche Abweichung vom Konventionstext, der beinahe in allen Staaten gleichermaßen gilt, um so unrichtiger. Aus diesen Gründen schlagen wir Ihnen eine teilweise Änderung und Ergänzung der Artikel 101 bis 107, 109, 111, 114, 115 und 117 vor, ohne den Aufbau des Gesetzes oder die im Jahre 1953 erstrebte Klarheit zu stören.

Es scheint vor allem richtig zu sein, wenn im Gesetz darauf hingewiesen wird, dass eine landesrechtliche Übernahme des Abkommens vorliegt, um die Interpretation nach der internationalen Praxis zu gewährleisten. Aus diesem Grunde schlagen wir eine Änderung von Artikel 101 vor. Was die weiteren zu ändernden Artikel betrifft, so enthalten die vorgeschlagenen neuen Formulierungen eine genauere und oft wörtliche Übernahme des Abkommenstextes. Vor allem für die Umschreibung der Sorgfaltspflichten des Seefrachtführers (Art. 102), seiner Haftung (Art. 103) und der Fälle, in denen er von seiner Haftung von Gesetzes wegen befreit ist, drängt sich eine bessere Anpassung an den Text des Abkommens auf. Dabei wird wie im deutschen Handelsgesetzbuch zwischen den Fällen der Haftungsbefreiung bei einem nautischen oder technischen Verschulden der Hilfspersonen des Frachtführers und den Fällen objektiver Verursachung mit der Möglichkeit des Verschuldensnachweises des Geschädigten unterschieden. Um klarzustellen, dass auch eine Fehlbelieferung unter die Haftungsbestimmungen fällt und dass die Haftungsregelung sich auch auf den Verspätungsschaden bezieht, der auch im Obligationenrecht besonders erwähnt wird, ist eine Formulierung gewählt worden, die den Verlust, den gänzlichen oder teilweisen Untergang und die Beschädigung der Güter sowie die Verspätung in der Ablieferung umfasst. In Artikel 103, Absatz 3 wird vorgesehen, dass die Angestellten des Seefrachtführers derselben Haftungsordnung teilhaftig werden wie ihr Geschäftsherr, sofern keine Arglist oder grobe Fahrlässigkeit vorliegen, da sich in der jüngsten Zeit Fälle ergeben haben, in denen versucht wurde, durch Einklagung der Angestellten an Stelle des Frachtführers die Bestimmungen des Abkommens auszuschalten. Die Artikel 104 und 105 werden dem Abkommen angepasst und klarstellend formuliert, und in den Artikeln 106 und 107 werden die Unterschiede zwischen dem bisherigen Landesrecht und der Konvention behoben. In Artikel 109, Absatz 2 wird der Vorbehalt der Havarie-Grosse gestrichen, da dieser Satz mit der in diesem Artikel behandelten Materie nichts zu tun hat und höchstens zu Missverständnissen Anlass geben könnte. Artikel 111 wird desgleichen dem Abkommen angepasst, inhaltlich jedoch nicht geändert. In Artikel 114 war bisher nicht nur eine vom Abkommen abweichende, sondern auch zu weit gehende Pflicht zur Bezeichnung der verladenen Güter vorgesehen. Der neue Text entspricht dem Abkommen und bringt dadurch vor allem für den Akkreditivverkehr eine klarere und der internationalen Praxis angepasste Regelung. Entsprechend war auch Artikel 115, Absatz 3 anzupassen. Artikel 117 über die zwingende Haftung bei Ausstellung eines Konnossements wird inhaltlich nur in bezug auf die an Deck verladenen Güter geändert und dem Abkommen angepasst.

Die weiteren Änderungen enthalten redaktionelle Präzisierungen und Anpassungen an die Änderungen der übrigen Artikel dieses Abschnittes.

Es hat sich die Frage gestellt, ob Artikel 162 über die zwingenden Gesetzesbestimmungen nicht durch eine Bestimmung ergänzt werden müsse, wonach auch die Vorschrift von Artikel 113, Absatz 1 vertraglich nicht wegbedungen werden dürfe, weil die zwingende Frachtführerhaftung nach Artikel 117 auf der Tatsache der Ausstellung eines Konnossementes beruht, die Verpflichtung hierzu jedoch in Artikel 113, Absatz 1 enthalten sei, der in der Aufzählung der zwingenden Vorschriften aber nicht enthalten ist. Allein es ergibt sich aus Artikel 117, der keine andere vernünftige Interpretation zuliesse, dass auch der Anspruch des Abladers auf Ausstellung eines Bordkonnossementes nach Artikel 113, Absatz 1 unabdingbar ist, ohne dass dies noch ausdrücklich im Gesetz zu erwähnen ist. Umgekehrt verhält es sich jedoch hinsichtlich der Anwendung der seerechtlichen Bestimmungen in der Binnenschifffahrt (Art. 127, Abs. 2, neue Fassung).

Die Änderungen und Ergänzungen des Gesetzes dienen der Vertiefung der Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiete des Seetransportrechtes. Ein Vergleich mit ausländischen Rechten, die ebenfalls unter Anwendung des Vorbehalts im Schlussprotokoll zum Übereinkommen von 1924 die internationalen Regeln in geeigneter Form in die Landesgesetzgebung eingearbeitet haben, zeigt, dass sich unser Gesetz bisher weiter vom Text des Abkommens entfernt hat, was vor der Annahme des Abkommens möglich und zulässig war, heute, nach dem Beitritt der Schweiz, aber vermieden werden sollte. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen ermöglichen auch gleichzeitig einige Verbesserungen textlicher Ungenauigkeiten oder Unstimmigkeiten zwischen dem französischen und deutschen Text, wie z. B. in Artikel 104, Absatz 2, letzte Zeile.

4. Am 29. April 1961 ist in Brüssel das Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See auch von der Schweiz unterzeichnet worden. Mit besonderer Botschaft haben wir Ihnen die Genehmigung dieses Abkommens beantragt, wir können deshalb hinsichtlich des Inhalts und der Bedeutung dieses Abkommens auf jene Ausführungen verweisen.

Im schweizerischen Seerecht fehlten besondere Regeln über die Haftung des Reeders gegenüber Passagieren. Die allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts ermöglichen eine weitgehende Freizeichnung von der Haftung. Das Abkommen bringt dagegen eine zwingende Haftung und eine garantierte Mindestentschädigung. Unsere Frachtschiffe besitzen Passagierkabinen und befördern recht oft Reisende. Ohne eigenen gesetzgeberischen Aufwand kann durch die Übernahme des Abkommens in das Landesrecht die Materie zweckmässig geregelt werden, wodurch gleichzeitig auch eine Übereinstimmung des Landesrechts mit dem internationalen Recht bewirkt wird. Sollten Sie die Genehmigung des Abkommens beschliessen, schlagen wir Ihnen deshalb eine Ergänzung von Artikel 118 des Gesetzes vor.

Da in der Rheinschifffahrt der internationale Passagierverkehr mit Schweizer Schiffen bereits eine grössere Bedeutung gewonnen hat, ist es zweckmässig,

wenn gleichzeitig wie die übrigen seerechtlichen Vorschriften auch jene über die Haftung des Reeders gegenüber Passagieren für die Binnenschifffahrt gemäss Artikel 125ff. anwendbar erklärt werden. Demgemäss wäre Artikel 127 anzupassen. Die Ergänzung von Artikel 118 zieht eine Bereinigung von Artikel 162 nach sich, die wir Ihnen ebenfalls unterbreiten. Die konzessionierte schweizerische Binnenschifffahrt wird dadurch nicht berührt (Art. 127, Abs. 3).

Da das internationale Übereinkommen eigene Verjährungsregeln enthält und die Verjährungsfrist auf 2 Jahre ausdehnt, sind in Artikel 87, Absatz 2 die letzten drei Zeilen, welche sich mit der Verjährung im Falle der Personenbeförderung befassen, zu streichen und der Anwendungsbereich der Bestimmung auf die Schiffsmiete, den Chartervertrag und den Seefrachtvertrag zu beschränken.

II. Weitere Änderungen und Ergänzungen des Gesetzes

1. Bei der im Schosse der Schweizerischen Seeschiffahrtskommission erfolgten Prüfung der Nationalitätsvorschriften für die Erteilung der Schweizerflagge hat sich gezeigt, dass einige Gesetzesbestimmungen den Bedürfnissen der Praxis nicht vollauf gerecht werden, weshalb wir Ihnen eine Änderung beantragen.

a. Artikel 20, Absatz 2 führt zu unerwünschten Ergebnissen, wenn nach dem Wortlaut dieser Bestimmung verlangt wird, dass drei Viertel der Aktionäre nach Köpfen gerechnet in der Schweiz wohnhaft sein müssen. Es sind Fälle aufgetreten, in denen weit mehr als 75 Prozent des Aktienkapitals und der Aktientitel Eigentum von Schweizerbürgern in der Schweiz sind, diese aber in der Hand weniger oder eines einzigen Aktionärs vereinigt sein können, während eine Minderheit von Aktien mehreren Auslandschweizern gehört. Die Vorschrift, dass drei Viertel der «Aktionäre» in der Schweiz wohnen müssen, wäre dem Wortlaut der Bestimmung nach somit nicht erfüllt. Dies kann jedoch nicht die Absicht des Gesetzgebers von 1953 gewesen sein, und zur Vermeidung von Schwierigkeiten in der Rechtsanwendung schlagen wir Ihnen eine textliche Präzisierung in der Weise vor, dass auf die Aktienstückzahl, welche für das Stimmrecht und mithin für den Einfluss auf das Unternehmen massgebend ist, und nicht auf die Anzahl der Aktionäre abzustellen ist. Bei einer Genossenschaft verfügt laut Obligationenrecht Artikel 885 jeder Genossenschafter unabhängig von der Zahl seiner Anteilscheine über eine Stimme in der Generalversammlung. Der Nominalwert der Anteilscheine kann zudem unterschiedlich sein. Es ist deshalb nicht darauf abzustellen, ob drei Viertel der Genossenschafter, die mindestens drei Viertel «der Anteilscheine» besitzen, in der Schweiz wohnhaft sein müssen, sondern es ist vorzusehen, dass diese Mehrheit der Genossenschafter drei Viertel des Genossenschaftskapitals repräsentiert. Der Text ist in diesem Sinne zu ändern. Es ist von der Zahl der Aktien zu sprechen und nicht von der Stimmenzahl der Aktionäre, weil, was die Regel ist, die Aktiengesellschaften nur Aktien mit gleichem Nennwert ausgeben, so dass gemäss Obligationenrecht Artikel 692, Absatz 1 die Aktienzahl und Stimmenzahl identisch ist. Werden

Aktien mit verschiedenem Nennwert ausgegeben, so kann, nach Obligationenrecht Artikel 693, jeder Aktie unabhängig vom Nennwert eine Stimme verliehen werden, so dass gleichermassen die Stimmenzahl der Zahl der Aktien entspricht.

b. In Artikel 24 des Seeschiffahrtsgesetzes ist vorgesehen, dass die im Unternehmen investierten Mittel schweizerischer Herkunft sein müssen und dass der Schiffseigentümer dies nachzuweisen hat. Dadurch soll jeder ausländische finanzielle Einfluss auf das Unternehmen vermieden werden. Es hat sich jedoch in der Praxis der Schweizerischen Seeschiffahrtskommission gezeigt, dass durch diese Vorschrift die bekannte Fremdfinanzierung durch die Ausgabe von Obligationenanleihen mit auf den Inhaber lautenden Obligationentiteln verunmöglicht wird. Namensobligationen sind nicht verkehrüblich. Die Ausgabe von Obligationen ist übrigens schon erfolgt, bevor das Gesetz in Kraft getreten ist, und es dürfte auch in Zukunft diese Finanzierungsart nicht ausgeschlossen werden, hat es doch der schweizerische Reeder im Hinblick auf die strengen Nationalitätsvorschriften schwerer als seine ausländische Konkurrenz, die nötigen Mittel zu beschaffen. Bei der Ausarbeitung des Seeschiffahrtsgesetzes ist an diese Finanzierungsart nicht gedacht worden. In der Praxis drängt sich jedoch auf, unter besonderen Voraussetzungen diese Möglichkeiten zuzulassen, ohne dass damit eine generelle Zulassung von Anleihenobligationen befürwortet wird. Von Fall zu Fall sollte das Seeschiffahrtsamt prüfen und entscheiden können, ob ein Obligationenanleihen den schweizerischen Charakter des Unternehmens beeinträchtigt oder nicht.

Da die einzelnen Obligationäre nach Massgabe von Artikel 1159 des Obligationenrechtes keine Rechte direkt gegenüber dem schuldnerischen Unternehmen geltend machen können, sondern hiezu nur der gesetzlich vorgeschriebene Anleihensvertreter befugt ist, kann der ausländische Einfluss auf das Unternehmen dadurch vermieden werden, dass dieser Vertreter die erforderlichen Nationalitätsvorschriften erfüllt. Die Behörde hat deshalb die Anleihensbedingungen zu prüfen und gegebenenfalls die Genehmigung von der Befolgung bestimmter Auflagen abhängig zu machen. Auch darf ein Anleihen, zumal wenn Inhabertitel ausgegeben werden, im Verhältnis zum Eigenkapital und den sonstigen schweizerischen Fremdkapitalien nicht einen Umfang aufweisen, dass ein eventueller, infolge der Inhaberqualität der Titel nicht zu prüfender ausländischer Einfluss überwiegen kann. Eine generelle Zulassung der Anleihenobligationen kommt deshalb nicht in Frage, sondern es muss dem Seeschiffahrtsamt die Befugnis zustehen, im konkreten Einzelfall eine Anleihe zuzulassen. Die Anleihensbedingungen bedürfen der behördlichen Genehmigung. Es kann verlangt werden, dass das Anleihen in der Schweiz zur Zeichnung aufgelegt wird, der gesetzliche Anleihensvertreter in der Schweiz wohnhafter Schweizerbürger ist, die Gläubigerversammlungen in der Schweiz stattfinden müssen, die Vertretung von Obligationären nur durch Schweizerbürger möglich ist usw. Das Seeschiffahrtsamt hat auch zu bestimmen, ob im Einzelfalle Inhaber- oder Namensobligationen ausgegeben werden dürfen und ob Inhaberrhypotheken zur Sicherstellung der Anleihe zulässig sind. Wir empfehlen Ihnen deshalb eine Ergänzung

von Artikel 24, Absatz 2, zweiter Satz, um den Finanzierungsbedürfnissen Rechnung zu tragen, ohne den Schutz der nationalen Interessen preiszugeben. Gleichzeitig mit dieser Änderung wäre Artikel 37, Absatz 3 anzupassen.

c. Bei einer erneuten Prüfung der gesetzlichen Formalvorschriften für die Eintragung eines schweizerischen Seeschiffes fällt im Zusammenhang mit der pfandrechtlichen Sicherstellung von Guthaben auf, dass die Vorschrift von Artikel 34, Buchstabe *d*, letzter Satz, in der Praxis undurchführbar sein wird und deshalb besser gestrichen werden sollte. Wenn schon das Seeschiffahrtsamt nach Artikel 24 ausnahmsweise ein Guthaben eines ausländischen Gläubigers (z. B. einer ausländischen Werft) bis zu einem Fünftel des Verkehrswertes des Seeschiffes gestatten kann und dieses Guthaben pfandrechtlich sichergestellt wird, so kann das Gesetz nicht noch zusätzlich den Nachweis verlangen, dass die Forderung auf erstes Begehren an einen schweizerischen Gläubiger abgetreten wird. Der ausländische Gläubiger müsste sich danach zum voraus zur Abtretung verpflichten, ohne zu wissen an wen und ob der Erwerber der Forderung ihm den Gegenwert vergütet. Es dürfte auch unmöglich sein, zum voraus einen Erwerber einer Forderung zu verpflichten, der die künftige Bonität derselben nicht voraussagen kann. Der Erwerber der Forderung wäre von Anfang an in derselben Lage, wie wenn er selber den Kredit gewährt hätte. Dann hat aber die gesetzliche Vorschrift keinen Sinn mehr.

Wir empfehlen Ihnen deshalb die Streichung.

d. Die in Artikel 26 vorgesehene Frist von sechs Monaten seit Schluss eines Geschäftsjahres für die Vorlage des besonderen Revisionsberichtes hat sich als zu kurz erwiesen; jedenfalls kann sie in der Praxis oft nicht oder nur mit grossen Schwierigkeiten eingehalten werden. Eine Erstreckung auf neun Monate scheint den Bedürfnissen auch der Revisionsstellen besser Rechnung zu tragen.

2. Der den Eidgenössischen Räten am 22. Februar 1952 unterbreitete Entwurf zum Seeschiffahrtsgesetz enthielt unter dem Randtitel «Vergnügungsschiffahrt» einen Artikel 25, der vorsah, dass der Bundesrat durch Verordnung die Ausübung der Sportschiffahrt unter Schweizerflagge durch Schweizerbürger oder Vereine unzweifelhaft schweizerischen Charakters gestatten kann. Hiezu wurde in der Botschaft ausgeführt, dass der Vorschlag einer Zulassung der Jachten nicht ohne Bedenken erfolge. Wir erwähnten, dass unter Umständen der Eintritt unangenehmer, dem Ruf unserer Flagge abträglicher Folgen befürchtet werden müsse, welche sich insbesondere während Kriegszeiten daraus ergeben könnten, dass die Sportschiffahrt nur schwer zu kontrollieren sei; im weiteren wurde ausgeführt, es sei darauf hingewiesen worden, dass ausländische Jachten zu Schmuggel- und Spionagezwecken benützt worden sind. Andererseits wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die schweizerischen Jachteigentümer, sofern sie die Schweizerflagge nicht zeigen dürften, gezwungen würden, ihre Schiffe im Ausland zu registrieren, was mit sehr grossen Schwierigkeiten verbunden sei. Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse wurde dann die erwähnte Lösung des Artikels 25 vorgeschlagen.

Im Verlaufe der parlamentarischen Beratung zeigte es sich jedoch, dass die Bedenken gegenüber einer Zulassung der Sport- oder Vergnügungsschifffahrt so gross waren, dass man die aus einem Ausschluss der schweizerischen Jachtbesitzer erwachsenden Schwierigkeiten in Kauf nehmen zu müssen glaubte. Massgebend war dabei vor allem die Auffassung, dass die Schweizerflotte zur Sicherung der notwendigen Zufuhren in Krisenzeiten geschaffen worden ist. Es wäre daher nur schwer verständlich, wenn Schiffe, die allein dem Vergnügen weniger dienen, zugelassen würden; die im Spiele stehenden privaten Interessen rechtfertigten es kaum, die Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten, welche dem Lande in dieser Beziehung erwachsen könnten, in Kauf zu nehmen. Artikel 25 des Entwurfes wurde daher gestrichen und in Artikel 17 des Gesetzes die Bestimmung aufgenommen, dass nur Schiffe in unserem Register eingetragen werden können, die zur gewerbmässigen Beförderung von Personen und Gütern verwendet werden.

Die Situation, vor die sich die Jachtbesitzer damit gestellt sahen, wurde von ihnen verschieden bewältigt. Einige versuchten, eine ausländische Flagge zu erhalten, was aber in zunehmendem Masse schwierig wurde; heute ist es praktisch ausgeschlossen, als Schweizer eine Jacht in einem ausländischen Register eintragen zu lassen. Andere führten trotz des Verbotes die Schweizerflagge auf ihren Schiffen, was die schweizerischen Behörden zwang, im Sinne der Vorschriften des Seeschiffahrtsgesetzes (Art. 143, Flaggenmissbrauch) strafrechtlich gegen die Betreffenden vorzugehen. Wieder andere liessen sich von schweizerischen Konsulaten – deren Aktivität im übrigen hier enge Grenzen gezogen sind, da sie ja nicht zu Umgehung des Gesetzes Hand bieten dürfen – Bescheinigungen über das schweizerische Eigentum am Schiffe geben. Derartige Papiere werden von den Hafenbehörden gewisser Länder – wohl auf Zusehen hin – an Stelle von Schiffsdokumenten geduldet; mit Italien z. B. wurde, auf Initiative der italienischen Behörden hin, eine Lösung in diesem Sinne auf zwischenstaatlicher Ebene eingeführt. Wohl der grösste Teil der Jachtbesitzer hat sich indessen in einer Vereinigung zusammengeschlossen, die eine eigene Klubflagge und Klubpapiere herausgibt und in ihren Statuten bestimmt, dass nur ein Schweizerbürger Mitglied werden bzw. die Klubflagge führen kann. Dieses Vorgehen scheint von allen in Betracht fallenden ausländischen Behörden angenommen zu werden. Aber auch hier muss die Situation der schweizerischen Jachtbesitzer infolge des Fehlens der staatlichen Zulassung als prekär bezeichnet werden; insbesondere fällt ins Gewicht, dass die zuständige schweizerische Behörde nicht in der Lage ist, den Schiffseignern für ihre Funkanlage die für die internationale Anerkennung des Betriebes dieser Anlage erforderliche Lizenz auszuhändigen.

Wir glauben, dass die im vergangenen Jahrzehnt gemachten Erfahrungen es rechtfertigen, auf den seinerzeitigen Beschluss der Eidgenössischen Räte zurückzukommen. Der von Schweizerbürgern betriebene Jachtsport zur See hat in den letzten Jahren einen grossen Aufschwung genommen. Es ist heute damit zu rechnen, dass bereits über 100 Landsleute Besitzer seegängiger Jachten sind, abgesehen von zahlreichen Auslandschweizern, denen ihrerseits die Gesetzgebung ihrer Gastländer die Führung der betreffenden Flagge verwehrt. Eine wesentliche

Rolle spielt auch, dass heute schon für verhältnismässig kleine Beträge seegängige Jachten angeschafft werden können, vor allem auch solche, die ohne Schwierigkeiten (z. B. auf Personenautomobil-Anhängern) jeweilen wieder in die Schweiz transportiert werden können.

Die Entwicklung dürfte jedenfalls im Sinne einer weiteren Vergrösserung des Kreises schweizerischer Jachtinteressenten verlaufen. Wenn wir daher vorschlagen, diesen Landsleuten unter gewissen strengen Bedingungen das Recht zur Führung unserer Flagge zu verleihen, so geschieht es aus dem Grunde, die rechtliche Situation der genannten Mitbürger zu klären. Es kann sich hierbei jedoch nicht darum handeln, den Jachten den gleichen Status wie schweizerischen Seeschiffen zu verleihen, sondern es sollte lediglich die Registrierung im Inland ermöglicht werden. Um auch gegenüber dem Ausland zu dokumentieren, dass die im Inland registrierten Segeljachten nicht mit den schweizerischen Hochseeschiffen unter Schweizerflagge zu verwechseln sind, sehen wir vor, auf dem Verordnungswege ein besonderes Register für Sportschiffe einzuführen. Für die Eintragung eines Schiffes in diesem besonderen Register soll nicht wie für die schweizerischen Seeschiffe ein subjektiver Anspruch geschaffen werden, sondern es soll der zuständigen Behörde überlassen bleiben, von Fall zu Fall frei zu entscheiden, ob die Eintragung bewilligt werden kann. Die eingetragenen Schiffe sollen auch nicht einen schweizerischen Seebrief, sondern nur ein Eintragungszertifikat erhalten. Es ist nicht zu empfehlen, im Gesetz sämtliche Voraussetzungen für die Eintragung zu regeln, die Rechtsstellung der eingetragenen Schiffe zu bestimmen und das Verfahren zu ordnen, sondern es dürfte zweckmässig sein, dem Bundesrat die Kompetenz einzuräumen, auf dem Verordnungswege diese Materie zu ordnen. Da administrative Erfahrungen fehlen, erlaubt eine Verordnung auch, bei neuen Verhältnissen die Vorschriften zu ändern, was bei einer gesetzlichen Verankerung schwieriger wäre.

Diesem Zwecke dient der Vorschlag auf Ergänzung von Artikel 35 des Gesetzes. Wird die Verordnungscompetenz eingeräumt, so ist zur Vermeidung rechtlicher Zweifel, ob in der Verordnung auch die erforderlichen Strafbestimmungen vorgesehen werden können, der gesetzlichen Regelung der Vorzug zu geben, und wir schlagen Ihnen deshalb eine gleichzeitige Ergänzung der strafrechtlichen Artikel 143 und 144 vor, um auch die Sportschiffe zu erfassen.

3. Seit Inkrafttreten des Seeschiffahrtsgesetzes sind nicht nur in der juristischen Literatur, sondern auch bei der praktischen Rechtsanwendung bei einigen Gesetzesbestimmungen Zweifel über den Sinn und die Tragweite aufgetreten, so dass wir die Gelegenheit der Gesetzesänderung dazu benützen möchten, gleichzeitig noch in einigen Artikeln eine bessere Redaktion der Texte vorzunehmen und die erforderlichen Präzisionen anzubringen. Dadurch soll dem Seehandel und gegebenenfalls dem Richter die Gesetzesanwendung erleichtert und klare Verhältnisse geschaffen werden. Es ist hierbei zu bedenken, dass an den Rechtsfragen, welche schweizerische Seeschiffe betreffen, oft ausländische Handelskreise interessiert sind. Streitfälle werden auch oft im Ausland in den Seehäfen erledigt.

Eine genaue und klare Redaktion der Gesetzestexte ist deshalb zu empfehlen. Im einzelnen betrifft dies folgende Bestimmungen :

a. Artikel 48 des Seeschiffahrtsgesetzes sieht eine strenge Kausalhaftung des Reeders für alle Schäden vor, die aus dem Betrieb des Seeschiffes entstehen. Diese Betriebshaftung trägt jedoch den Verhältnissen in der Schifffahrt nicht genügend Rechnung. Wie wir in unserer Botschaft vom 22. Februar 1952 ausführten, handelte es sich darum, die Anwendung von Artikel 55 des Obligationenrechtes bei der ausservertraglichen Haftung des Reeders auszuschliessen, da diese Haftungsnorm dem Geschäftsherrn den Entlastungsbeweis der gebotenen gehörigen Sorgfalt, um einen Schaden zu verhüten, erlaubt; in der Praxis ist diese Entlastung möglich, wenn kein Verschulden in der Auswahl, Instruktion und Überwachung der Hilfspersonen vorliegt. Wir führten aus, dass beim Betrieb eines Seeschiffes, das der Kommandogewalt eines vom Staate brevetierten Kapitäns anvertraut wird, diese Entlastungsmöglichkeiten nicht gerechtfertigt wären, da sich der Reeder praktisch bei allen Schifffahrtsunfällen entlasten könnte. Deshalb müsse der Reeder schlechthin für seine Hilfspersonen an Bord des Schiffes eintreten. Die Rechtfertigung dieser Betriebshaftung liege nicht in der Verletzung von Sorgfaltspflichten, sondern im Betrieb des Seeschiffes und den damit verbundenen Gefahren.

Es hat sich nun aber gezeigt, dass sich die Betriebshaftung ähnlich jener der Eisenbahnen und Motorfahrzeuge nicht ohne weiteres auf die seerechtlichen Verhältnisse übertragen lässt. Die strenge Kausalhaftung des Eisenbahnrechts findet auch nur auf Personenschäden Anwendung, während für Sachschäden die Verschuldenshaftung gilt (Bundesgesetz vom 28. März 1905, BS 2, 810, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen, Art. 11, Abs. 2). Die häufigsten Fälle der ausservertraglichen Reederhaftung beruhen auf einem Schiffszusammenstoss, der jedoch abschliessend im entsprechenden internationalen Übereinkommen vom 23. September 1910 geregelt ist, das gemäss Artikel 121, Absatz 1 des Seeschiffahrtsgesetzes als schweizerisches Landesrecht gilt. Dieses Abkommen beruht auf der Verschuldenshaftung, und nur das Schiff, dessen Besatzung schuldhaft eine Kollision verursacht hat, ist haftbar. Dasselbe gilt für die sogenannten Fernschäden und sollte, wie in den meisten ausländischen Staaten, auch für die Anfahrung an feste Gegenstände am Ufer gelten. Im See- wie auch im Binnenschiffahrtsrecht bestehen besondere Regeln für die Fahrt eines Schiffes, und ein Verstoss gegen diese schiffahrtspolizeilichen Ordnungen stellt ein Verschulden dar. Eine absolute Betriebshaftung würde diese Ordnungen übergangen und deren Anwendung ausschalten, was jedoch nicht die Absicht des Gesetzgebers von 1953 sein konnte. In unserer Botschaft vom 22. Februar 1952 wurde deshalb schon der Vorbehalt der besonderen Regeln über den Schiffszusammenstoss erwähnt. Für die schweizerische Rechtspraxis ergibt sich eine weitere Schwierigkeit dadurch, dass bei den Betriebshaftungen der Bahn und der Motorfahrzeuge die Kausalhaftung nur dann anzuwenden ist, wenn sich das schadensstiftende Fahrzeug in Betrieb befindet, also die spezifischen Betriebsgefahren manifest werden. Es ist in der Praxis oft schwer abzugrenzen, wann sich ein Fahrzeug in Betrieb befindet und wann nicht (vgl. über diese Fragen Oftinger:

Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2. Aufl., Bd. II, S. 52 ff. und 325 ff.). Das neue Strassenverkehrsgesetz von 1958 hat in seinem Artikel 58 diesen Schwierigkeiten Rechnung getragen und eine besondere Haftungsnorm für ein sich nicht im Betrieb befindliches Fahrzeug eingeführt. Bei Seeschiffen sind die Anwendungsschwierigkeiten einer Betriebshaftung noch grösser. Soll die kausale Betriebshaftung nur gelten, wenn sich das Schiff in Fahrt befindet, also spezifische Gefahrmomente der Schifffahrt aufweist, oder soll die strenge Haftung auch Platz greifen, wenn das Schiff zum Laden oder Löschen von Gütern in einem Hafen liegt? Ein schweizerischer Richter wäre geneigt, aus Analogie zum Eisenbahn- und Motorfahrzeughaftpflichtrecht eine derartige Unterscheidung vorzunehmen.

Aus den angegebenen Gründen scheint es nicht richtig zu sein, vom Begriff der Betriebshaftung auszugehen, sondern es ist eine Haftung des Reeders für seine Hilfspersonen an Bord zu statuieren, jedoch unter Ausschluss der Entlastungsmöglichkeiten, die Artikel 55 des Obligationenrechts bieten würde. Andererseits ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Haftung aus der nautischen Führung des Schiffes auf einem Verschulden beruhen muss, das sich ähnlich den Verkehrsregeln des Strassenverkehrs aus einer Nichtbeachtung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften ergibt. Es ist hiebei vor allem an die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See, an die Seestrassenordnungen und an die Hafenordnungen zu denken und in der Binnenschifffahrt an die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Der Reeder soll für ein Verschulden des Kapitäns, der Schiffsoffiziere, Matrosen, Lotsen und aller weiterer Personen, die an Bord tätig sind, einstehen müssen, wobei jedoch nicht so weit zu gehen ist, dass wie im deutschen Seerecht (HGB § 485) der Geschädigte ein Verschulden der Hilfspersonen des Reeders beweisen muss, sondern der Exkulpationsbeweis dem Reeder obliegt. Die Reederhaftung nach der neuen Fassung von Artikel 48, Absatz 1 soll eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast sein. Für das Verschulden der Hilfspersonen hat der Reeder jedoch schlechthin einzustehen.

Die Haftung des Reeders für sein eigenes schuldhaftes Handeln oder Unterlassen sowie für ein Verschulden seiner Hilfspersonen genügt auch für jene Fälle, in denen ein Seeschiff sich nicht im eigentlichen Betrieb befindet, sondern nach durchgeführter Ladung oder Löschung in einem Hafen liegt. Auch ein solches Schiff muss bemannt oder zum mindesten bewacht sein. Tritt wegen einer fehlerhaften technischen Konstruktion oder Ausrüstung oder mangelhaften Unterhalts des Seeschiffes ein Schaden ein, so beruht dieser Mangel auf einem Verschulden des Reeders selbst oder seiner Hilfspersonen. Über den Bau und die Ausrüstung eines Seeschiffes bestehen einlässliche internationale Vorschriften, an die sich der Reeder zu halten hat. In der Missachtung solcher technischer Vorschriften liegt eine schuldhaftige Unterlassung. Wird das Schiff ungenügend unterhalten, so liegt eine schuldhaftige Unterlassung der damit beauftragten Hilfspersonen vor. Es erübrigt sich deshalb, für ein nicht im eigentlichen Betrieb befindliches Seeschiff eine besondere Haftungsnorm einzuführen ähnlich derjenigen des Werk-eigentümers nach Artikel 58 des Obligationenrechtes, obwohl ein Schiff nicht als Werk im Sinne dieser Gesetzesbestimmung zu betrachten ist. Der seltene Fall,

dass ein unbemanntes und unbewachtes Seeschiff in einem Hafen liegt und liegen darf, ohne dass schon darin ein Verschulden des Reeders liegt, beurteilt sich ohnehin nicht nach schweizerischem Recht, sondern nach dem am Ort der Schadensverursachung geltenden Rechte.

Der bisherige Absatz 2 von Artikel 48 bedarf keiner Änderung. Dagegen ist eine weitere präzisierende Ergänzung in Absatz 1 erforderlich, um die Frage zu regeln, ob die ausservertragliche Haftung des Reeders neben der Haftung aus Verträgen über die Verwendung eines Seeschiffes, welche auf dem Grundsatz der Haftung für Verschulden beruhen, kumulativ in Anspruch genommen werden kann. Artikel 48 bringt eine typische ausservertragliche Haftung, während im fünften Titel des Gesetzes die vertraglichen Haftungen geregelt sind. Würde neben letzteren in jedem Falle auch die kausale Geschäftsherrenhaftung des Reeders ohne Entlastungsbeweis Platz greifen, so wären die Haftungsbestimmungen des fünften Titels illusorisch. Dies konnte jedoch nicht die Absicht des Gesetzgebers von 1953 sein. Um alle Meinungsverschiedenheiten in dieser Beziehung auszuschliessen, schlagen wir vor zu präzisieren, dass Artikel 48 bei Vorliegen einer vertraglichen Haftung keine weitergehenden Ansprüche gewähren kann, als nach dem Vertragsrecht gegeben sind. An sich wird die Konkurrenz von vertraglichen und ausservertraglichen Ansprüchen nicht aufgehoben, aber vorgesehen, dass bei gleichzeitiger vertraglicher und ausservertraglicher Haftung nach Artikel 48 die letztere nicht über die erstere hinausgehen kann. Nicht ausgeschlossen werden dadurch die Ansprüche aus unerlaubter Handlung gestützt auf den Nachweis eines Verschuldens nach Artikel 41 des Obligationenrechts, die sich gegen den schuldhaft Handelnden selbst richten.

b. Wie bereits erwähnt, bilden die Regeln über den Schiffszusammenstoss Sondervorschriften, die der allgemeinen Haftungsnorm von Artikel 48 vorgehen. Das anwendbar erklärte Abkommen von 1910 beschlägt jedoch nur den Zusammenstoss von Schiffen und regelt die Kollision von Schiffen mit festen beweglichen oder unbeweglichen Gegenständen, wie Kaimauern, Schiffsbrücken, Schwimmbaggern, Kleinfahrzeugen usw., nicht. Für diese Fälle der sogenannten Anfahrung gelten jedoch im Ausland ebenfalls die Grundsätze der Verschuldenshaftung, und das niederländische Recht hat deshalb speziell eine entsprechende Anwendung der Regeln über den Schiffszusammenstoss vorgehen. Da unser Gesetz in Artikel 48 die ausservertragliche Haftung des Reeders regelt, ist es richtig, wenn diese Regel dadurch ergänzt wird, dass die Sondervorschriften über den Schiffszusammenstoss, die der allgemeinen Norm von Artikel 48 vorgehen, auch im Falle einer Anfahrung gelten. Unsere Seeschiffe, die sich nur in ausländischen Küstengewässern bewegen und dort grundsätzlich dem Recht des Uferstaates unterstehen, werden dadurch kaum berührt, dagegen erhält die Gesetzesänderung ihre Bedeutung für die Binnenschifffahrt, auf die sie gemäss Artikel 125–127 ebenfalls Anwendung findet. Die Haftungsregeln des schweizerischen Rechts sollten nicht strenger sein als die ausländischen, damit unsere Binnenschiffe, die ja am häufigsten in schweizerische Binnengewässer-

strecken gelangen, dort nicht ungünstiger behandelt werden, als im Ausland¹⁾. Wir schlagen Ihnen deshalb einen entsprechenden Zusatz zu Artikel 121, Absatz 1 vor. Als Schiffszusammenstoß gilt nach Artikel 13 des Abkommens von 1910 auch die sogenannte Fernschädigung infolge falschen Manövers oder Missachtung der Fahrtregeln. Die Formulierung in Artikel 121, Absatz 1, wonach das Abkommen nur für die Rechtsverhältnisse im Falle eines «Schiffszusammenstoßes» Anwendung findet, könnte deshalb vor allem bei Beurteilung durch einen ausländischen Richter zu eng sein, und es erscheint deshalb eine Präzisierung angebracht.

c. In der systematischen Gliederung der Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes hat unser Seeschiffahrtsgesetz, dem Vorbild des italienischen Codice della navigazione 1942 folgend, die Dreiteilung: Schiffsmiete – Chartervertrag – Seefrachtvertrag übernommen. Rechtlich klar wird hiebei vor allem zwischen der reinen Form eines Chartervertrages einerseits und dem Seefrachtvertrag andererseits unterschieden. Diese dogmatische Gliederung entspricht jedoch der Praxis der Seeschiffahrt nicht, denn ausser den wenigen üblichen Time-Charter-Vertragstypen stellen die allseits verwendeten, handelsüblichen Vertragsformulare für Reisecharterverträge, welche in der Praxis auch überwiegen, keine reinen Charterverträge im Sinne unseres Gesetzes dar. Aus dem Wortlaut der zahlreichen international anerkannten und gebräuchlichen Reisecharterverträge der Chamber of Shipping und der Baltic und International Maritime Conference geht hervor, dass zum wesentlichen Vertragsinhalt die Beförderung von Gütern gehört und nicht die blosse Zurverfügungstellung des Schiffsraumes im Sinne von Artikel 94 unseres Seeschiffahrtsgesetzes. Diese sogenannten Raumfrachtverträge gelten deshalb auch z. B. im deutschen, skandinavischen, englischen und französischen Seerecht als Frachtverträge und nicht als Charterverträge in reiner Form. In Italien sind als Folge der rein dogmatischen Dreiteilung ebenfalls dieselben Schwierigkeiten aufgetreten, und es bedurfte mehrerer Entscheidungen des italienischen Kassationshofes, um klarzustellen, dass die handelsüblichen Reisecharterverträge Frachtverträge sind. Um für die Anwendung des schweizerischen Seerechts die unliebsamen Erfahrungen des italienischen Rechtes zu vermeiden – es haben sich bei uns bereits dieselben Interpretationsschwierigkeiten gezeigt –, schlagen wir Ihnen eine klarstellende Ergänzung in Artikel 95 vor, wobei die bereits in Artikel 117, Absatz 3 ausgesprochene Absicht des Gesetzgebers übernommen wird. Die gegenwärtige Systematik wird dadurch nicht geändert, aber es wird der bestehenden handelsrechtlichen Praxis Rechnung getragen. Der Verfrachter, der sich zur Beförderung von Gütern in einem Chartervertrag verpflichtet, haftet für die übernom-

¹⁾ So haftet nach dem deutschen Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895, das laut Artikel 234 des französischen Code des voies navigables et de la navigation intérieure vom 13. Oktober 1956 in wörtlicher Übersetzung auch für die französische Rheinschiffahrt gilt, der Schiffseigentümer nur für den Schaden, welchen eine Person der Schiffbesatzung einem Dritten durch *ihr Verschulden* in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt (BschG. § 3). Ähnlich lautet die Haftungsregel des Artikels 780, Absatz 2 des niederländischen Handelsgesetzbuches.

menen Güter als Frachtführer. Seine Haftung ist nach Artikel 117, Absatz 3, der ebenfalls zu präzisieren ist, allerdings nur dann zwingend, wenn ein Konnossement zugunsten eines dritten Empfängers ausgestellt worden ist, und nicht die Vertragspartei Ansprüche geltend macht. Diese Regel entspricht dem Brüsseler Konnossementsabkommen von 1924. Die Haftung ist nur bei Transporten unter einem Konnossement als *negoziabiles* Warenwertpapier gesetzlich zwingend geordnet.

d. In der Binnenschifffahrt wird die Charterpartie selten verwendet. Wenn eine Beförderung nicht gestützt auf ein Konnossement erfolgt, so wird ein gewöhnlicher Frachtbrief ausgestellt, insbesondere bei Massengütern, für die ein ganzes Schiff beansprucht wird. In der Rheinschifffahrt überwiegen die Frachtbriefe weitaus, und sofern im Frachtvertrag keine diesbezügliche Vereinbarung enthalten ist, ist der Frachtführer nicht zur Ausstellung eines Konnossementes verpflichtet. Die Aufzählung der nicht auf die Binnenschifffahrt anwendbaren Artikel des Seeschiffahrtsgesetzes in Artikel 127, Absatz 2 ist deshalb um Artikel 113, Absatz 1 zu erweitern. Der Frachtbrief zieht keine zwingende Frachtführerhaftung nach sich, da Artikel 117 nur Vertragsabreden, die in einem Konnossement enthalten sind, als nichtig erklärt, wenn sie über das Gesetz hinausgehen. Da in der juristischen Literatur bereits in bezug auf die Binnenschifffahrt eine abweichende Interpretation von Artikel 117 aufgetaucht ist, stellte sich die Frage, ob in Artikel 127, Absatz 2 verdeutlicht werden sollte, dass bei Ausstellung eines Frachtbriefes die zwingende Frachtführerhaftung nach Artikel 117 nicht gilt, sondern nur, wenn auch in der Binnenschifffahrt ein Konnossement ausgestellt wird. Eine solche Verdeutlichung ist jedoch nicht erforderlich, da Artikel 117 ausdrücklich nur Abreden in einem Konnossement erwähnt und sich nach seinem klaren Wortlaut somit nicht auf andere Frachturkunden beziehen kann. Auch Abreden im Verträge selber sind durch Artikel 117 nicht untersagt.

e. In Artikel 87 ergibt sich neben der bereits erwähnten Anpassung der Verjährungsvorschriften infolge Übernahme des Passagierabkommens die Notwendigkeit, den Randtitel und Absatz 1 zu ändern, um der Gesetzesbestimmung den Charakter einer blossen Verweisung auf die ergänzend anzuwendenden Bestimmungen des Obligationenrechtes zu geben, ohne Gefahr zu laufen, dass aus dem Wortlaut entnommen werden könnte, es handle sich um eine international-privatrechtliche Vorschrift, laut welcher die Verträge über die Verwendung eines schweizerischen Seeschiffes immer dem schweizerischen Recht unterstehen, was nicht der Fall sein muss. Die allgemeinen Kollisionsregeln des internationalen Privatrechts sollen durch Artikel 87 nicht berührt werden.

f. Die gesetzliche Definition der Schiffsmiete in Artikel 90, Absatz 1 weist einen redaktionellen Fehler auf, indem eine Vertragspartei als Schiffseigentümer und nicht als Vermieter bezeichnet wird, wie richtigerweise in Artikel 92 und in Artikel 253 des Obligationenrechtes. Die Definition muss auch auf eine Untermiete Anwendung finden können, weshalb die redaktionelle Verbesserung vorzunehmen ist. Um die Interessen des Mieters eines Seeschiffes zu schützen, ist in Artikel 92, Absatz 4 in Befolgung der international im Seerecht

angestrebten Regelungen vorzusehen, dass ein Schiff gleich einer unbeweglichen Sache im Falle der Veräußerung dem Mieter nicht schlechthin vom neuen Eigentümer entzogen werden kann und dass zur Verstärkung des Schutzes des Mieters eine Vormerkung im Schiffsregister analog jener nach Artikel 260 des Obligationenrechtes möglich ist.

Bei langfristigen Charterverträgen entsteht dasselbe Bedürfnis des Befrachters, auch im Falle der Veräußerung des Schiffes gegenüber dem Erwerber den Chartervertrag geltend machen zu können, ohne allein auf Schadenersatzansprüche gegenüber dem Veräußerer angewiesen zu sein. Dieses Problem der Publizität langfristiger Charterverträge bildet Gegenstand internationaler Bestrebungen zur Vereinheitlichung dieser Materie, und verschiedene Seerechte kennen den Grundsatz, dass der Kauf den Chartervertrag nicht bricht. Für schweizerische Seeschiffe mag es genügen, wenn den Parteien einer Vercharterung die rechtliche Möglichkeit gegeben wird, den Vertrag im Schiffsregister vormerken zu lassen mit der Wirkung, dass er auch dem Erwerber des Schiffes entgegengehalten werden kann. Diese Vormerkung soll analog jener einer Miete einer unbeweglichen Sache behandelt werden. In diesem Sinne ist Artikel 94 durch einen neuen Absatz 3 zu ergänzen.

g. In Artikel 95, Absatz 2 ist für den Chartervertrag dasselbe Problem der Haftung für die Seetüchtigkeit des Schiffes, umfassend die Seetüchtigkeit im engeren Sinne, die Ladungstüchtigkeit und die Reisetüchtigkeit behandelt wie in Artikel 102 für den Seefrachtvertrag, jedoch mit verschiedenen Formulierungen. International anerkanntes Kriterium ist die gehörige Sorgfalt (*due diligence*), weshalb es sich empfiehlt, die Formulierung von Artikel 95, Absatz 2 jener von Artikel 102 anzupassen, welche dem internationalen Übereinkommen von 1924 entspricht.

h. Einer letzten Klarstellung bedarf Artikel 96, in dem die Rechte des Reeders und des Befrachters bei einem Chartervertrag behandelt sind. Der Befrachter kann Frachtverträge abschliessen und Konnossemente ausstellen. Der Kapitän, obwohl er gesetzlicher Vertreter des Reeders ist, hat in bezug auf die Annahme, Beförderung und Auslieferung der Ladung die Weisungen des Befrachters zu befolgen. Er kann insbesondere auch für Güter, die der Befrachter zur Beförderung übernommen hat, Konnossemente ausstellen, und hinsichtlich dieser Befugnis weist unser Gesetz eine Lücke auf. Aus solchen Konnossementen wird der Befrachter verpflichtet. Die massgebliche Rechtsfrage, die sich jedoch in allen Seerechten stellt, ist diejenige, ob der Reeder neben dem Befrachter ebenfalls haftet, wenn der Kapitän nach Weisungen des Befrachters gehandelt und vor allem in seinem Namen Konnossemente ausgestellt hat. Der Kapitän bleibt gesetzlicher Vertreter des Reeders und übernimmt zugleich Vertretungsfunktionen für den Charterer. Der bisherige Artikel 96, Absatz 3 sieht vor, dass, wenn der Kapitän nach den Weisungen des Befrachters gegenüber Dritten «im Namen oder für Rechnung des Befrachters» gehandelt hat, der Reeder und der Befrachter solidarisch haften. Diese Formulierung schützt einmal die Interessen der Dritten nicht, denn das Handeln für Rechnung eines andern ist nicht offenkundig und meistens einem Dritten nicht bekannt. Zweitens sind auch die Interessen des

Reeders nicht berücksichtigt, wenn lediglich darauf abgestellt wird, ob für Rechnung des Befrachters gehandelt wurde. Massgebendes Kriterium ist nicht, für wessen Rechnung, sondern in wessen Namen der Kapitän gehandelt hat. Nur bei direkter Stellvertretung des Befrachters durch den Kapitän, also wenn dieser ausdrücklich im Namen des Befrachters gehandelt, insbesondere ein Konnossement ausgestellt hat, soll der Befrachter gegenüber dem Dritten, das heisst seinem Vertragskontrahenten allein haften. Hat der Kapitän jedoch gestützt auf seine gesetzliche Vertretungsbefugnis gehandelt, ohne genau zu bestimmen, dass er nur im Namen des Befrachters gehandelt hat, so haftet der Reeder als Geschäftsherr des Kapitäns mit dem Befrachter solidarisch, unter Vorbehalt seines Rückgriffsrechtes nach Massgabe des Chartervertrages. Der Gegenkontrahent muss sich auf den Rechtsschein verlassen können, wonach der Kapitän grundsätzlich gesetzlicher Vertreter des Reeders ist. Nur wenn der Kapitän ausdrücklich im Namen des Befrachters gehandelt hat, wird der Reeder nicht verpflichtet, vorbehaltlich der dinglichen Privilegien am Schiff, die nicht berührt werden, und für die Artikel 38 uneingeschränkt Anwendung findet. Aus diesen Gründen schlagen wir Ihnen eine Änderung der Absätze 2 und 3 des Artikels 96 vor.

4. In Artikel 122 werden die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln in der Fassung von 1950 für die Havarie-Grosse als anwendbar erklärt. Gleichzeitig wird eine Definition des Rechtsinstituts der Havarie-Grosse gegeben, das dadurch auch Eingang in das schweizerische Recht gefunden hat. Diese Definition ist jedoch unvollständig, indem sie nur sagt, wann ein Fall von Havarie-Grosse vorliegt, nicht aber, von welchen Interessen die Havarie-Grosse zu tragen ist. Die anwendbar erklärten Regeln umschreiben ihrerseits nur, wann eine Havarie-Grosse-Massregel vorliegt (Regel A), nicht aber, welche Interessen beizutragen haben, sondern nur, sofern eine Beitragspflicht besteht, in welchem Umfang. Würde in jedem Falle das Recht des Bestimmungsortes auf die Havarie-Grosse Anwendung finden, wäre die Lücke im schweizerischen Seerecht belanglos. Es gibt jedoch Gesetzgebungen, wie z. B. die italienische, die bei einer Havarie-Grosse das Heimatrecht des Schiffes auch bei Durchführung des Verfahrens in einem italienischen Hafen anwenden. Sollte dieses Heimatrecht das schweizerische sein, so ist diesem Recht die Regel über die beitragspflichtigen Werte zu entnehmen. Die Definition in Artikel 122 ist deshalb durch die Bestimmung zu erweitern, dass die Havarie-Grosse vom Schiff, der Fracht und den Gütern an Bord gemeinschaftlich getragen wird, worin gerade das Wesen dieses Rechtsinstitutes liegt. Eine weitere Detaillierung der Vorschrift wäre für unsere Verhältnisse zu weitgehend. Der Ausdruck «Güter an Bord» sollte genügen, um klarzustellen, dass damit die Ladung sowie z. B. Ölvorräte des Charterers gemeint sind, nicht aber auch das Gepäck und die persönlichen Effekten der Passagiere und der Besatzung, soweit diese Sachen nicht gestützt auf ein Konnossement befördert werden.

In Artikel 127 ist Absatz 4 durch Verweisung auch auf Artikel 14, Absatz 3 des Gesetzes zu ergänzen, damit klargestellt ist, dass die Gerichtsstandsvorschriften für die Durchführung der Haftungsbeschränkung und Homologierung einer

Dispache auch in der Binnenschifffahrt gelten, nachdem diese Rechtsinstitute auch für Binnenschiffe anwendbar sind.

5. Artikel 127, Absatz 2 erklärt auch Artikel 108, Absatz 3 auf die Binnenschifffahrt anwendbar, so dass mangels vertraglicher Vereinbarung für die Lade- und Löscheziten und die Liegegelder der Ortsgebrauch gilt. Während in allen andern Rheinuferstaaten gesetzliche oder reglementarische Vorschriften für diese frachtvertragliche Materie bestehen, fehlen in den Rheinhäfen beider Basel entsprechende Regeln, und ein Ortsgebrauch lässt sich auch nur schwerlich nachweisen. Zahlreich sind die im Ausland befrachteten Schiffe, welche nach Basel zur Löschung gelangen, und da die Basler Umschlagsfirmen nicht Partei des im Ausland abgeschlossenen Frachtvertrages sind, besteht eine Lücke hinsichtlich der Löscheziten. Die Schwierigkeiten sind in der letzten Zeit immer grösser geworden, und es zeigte sich, dass das Fehlen spezifischer Regeln für die Basler Hafenwirtschaft nachteilig ist. Da das Recht des Frachtvertrages jedoch vom Bundesrecht geordnet ist, entfällt gemäss Artikel 5 des Zivilgesetzbuches die kantonale Kompetenz zum Erlass ergänzender, dispositiver, zivilrechtlicher Vorschriften. Da auch kein früheres kantonales Recht über diese Materie bestand, kann auch nicht auf dieses als Ortsgebrauch gemäss Artikel 5, Absatz 2 des Zivilgesetzbuches abgestellt werden. Es wäre unzweckmässig, wenn der Bundesgesetzgeber diese Fragen regeln müsste, da die Verhältnisse von Hafen zu Hafen verschieden sind und auch ständig nach den wirtschaftlichen Umständen ändern. Es ist aber zu befürworten, dass der Bundesgesetzgeber hinsichtlich der Lade- und Löscheziten der Binnenschiffe einen Vorbehalt zugunsten der Kantone einführt, damit diese in ihren kantonalen Hafenordnungen die nötigen Vorschriften erlassen können.

6. Einige arbeitsrechtliche Vorschriften des Gesetzes haben in der Praxis zu Auslegungsschwierigkeiten Anlass gegeben oder befriedigen aus andern Gründen nicht, so dass folgende Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen empfohlen werden.

a. Der Anspruch auf Überzeitentschädigung ist gesetzlich zwingend verankert (Seeschiffahrtsgesetz Art. 73, Abs. 2 in Verbindung mit Art. 162, Abs. 2, Buchstabe a). Für jede Stunde Überzeitarbeit ist eine, um einen Viertel der Grundheuer erhöhte Entschädigung zu bezahlen. Lediglich für Schiffsoffiziere kann vertraglich eine feste und einmalige Entschädigung für jede Überzeitarbeit vereinbart werden (Art. 73, Abs. 3). Es hat sich jedoch erwiesen, dass z. B. in der Küstenschifffahrt für alle Seeleute die Überzeitarbeit durch eine zum voraus vereinbarte pauschale Entschädigung abgegolten wird, und dass umgekehrt nicht jede Überzeitarbeit der Schiffsoffiziere auf diese Art und Weise abzugelten ist. Die Fälle sind unterschiedlich und je nach der Fahrt und den Umständen anders zu ordnen, so dass sich eine Regelung im Gesetz als unzweckmässig erweisen dürfte, zumal auch wenn die arbeitsrechtlichen Auffassungen sich ändern sollten. Wir schlagen deshalb vor, dass in der Vollziehungsverordnung zum Gesetz, in der ohnehin die Einzelheiten der entschädigungsberechtigten Überzeit geregelt sind (Art. 31), auch die Fälle umschrieben werden, in welchen eine Pauschale vereinbart werden darf. Artikel 73, Absatz 3 ist entsprechend zu ändern.

b. In Artikel 75, Absatz 1 ist vorgesehen, dass die zu Mehrarbeit wegen Verminderung des Bestandes der Schiffsbesatzung verpflichteten Seeleute eine ausserordentliche Vergütung in Höhe der infolge Personalausfalls ersparten Heuer beanspruchen dürfen. Während die Entschädigung für Überzeitarbeit nach Artikel 73, Absatz 2 zu leisten ist, wenn bei unvermindertem Bestand der Besatzung über die vorgeschriebenen Arbeitszeiten hinaus gearbeitet werden muss, befasst sich Artikel 75, Absatz 1 mit der durch den Ausfall von Seeleuten während einer Seereise bedingten Mehrarbeit. Infolge Unfalls oder Erkrankung, Verbüssung einer Arreststrafe oder anderer Gründe können, während sich das Schiff auf See befindet und kein Ersatz beschafft werden kann, Seeleute ausfallen, so dass die verbleibenden Arbeitskräfte Mehrarbeit leisten müssen, vor allem im Interesse der Sicherheit des Schiffes. Diese Mehrarbeit kann sich einmal in einer Ausdehnung der Arbeitszeiten auswirken, andererseits aber rein physisch eine Mehrarbeit darstellen (wie wenn z. B. ein blosser Pikettdienst weitere Arbeitsbelastungen verlangt). Wenn und soweit der Reeder durch den Ausfall eines Seemannes Lohnkosten einspart, so ist diese Einsparung den andern Seeleuten, die deswegen Mehrarbeit leisten, zu verteilen, und zwar fällt sie jenen Seeleuten desselben Dienstzweiges zu, denen ein vermehrter Arbeitsanfall erwachsen ist.

Es hat sich nun öfters die Frage gestellt, ob, wenn die Mehrarbeit auch zeitlich eine Überzeitarbeit bedingt, neben der Verteilung der ersparten Heuer nach Artikel 75, Absatz 1 auch noch Überzeitentschädigung beansprucht werden darf. Entsprechend dem neuen deutschen Seemannsgesetz von 1957 (§ 38) sollte deshalb in Artikel 75, Absatz 1 präzisiert werden, dass eine ausserordentliche Vergütung nur auszurichten ist, soweit die Mehrarbeit nicht bereits durch Überzeitentschädigung abgegolten wird. Gleichzeitig kann redaktionell besser verdeutlicht werden, dass die Verteilung der ausserordentlichen Vergütung nach Artikel 75, Absatz 1 nur bei Verminderung der Besatzung während einer Reise, also nach Ausfahrt des Schiffes, gewährt werden muss. Bei Ausfahrt muss das Schiff den vorgeschriebenen oder üblichen Bestand an Besatzungsmitgliedern aufweisen. Im Interesse der Verdeutlichung der Texte ist in Artikel 73, Absatz 2 der letzte Satz zu streichen, wonach in den Fällen von Artikel 75, Absatz 1 keine Überzeitentschädigung geschuldet ist. Dies ist nämlich nur bedingt richtig, denn die zeitlich längere Arbeitszeit ist nach Artikel 73, Absatz 2 zu entschädigen, und nur die Mehrarbeit wegen Ausfalls eines Seemannes wird nach Artikel 75, Absatz 1 ausgeglichen. Beide zusätzlichen Leistungen an das Personal können je nach den Umständen nebeneinander bestehen. Die Vergütung nach Artikel 75, Absatz 1 kann aber nur soweit ausgerichtet werden, als nicht durch Überzeitentschädigung nach Artikel 73, Absatz 2 ein Ausgleich bereits geschaffen wird.

c. Der als Bestandteil der Seeschiffahrtsverordnung geltende Mustervertrag für die Versicherung der Schiffsbesatzungen in der Seeschiffahrt regelt die näheren Bedingungen der Unfall- und Krankenversicherung. Die Ende 1956 festgesetzten Versicherungsleistungen vermögen den heutigen Verhältnissen nicht mehr zu genügen und müssen verbessert werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die seinerzeit gewählten Ansätze den besonderen Umständen der Schifffahrt auf hoher See zu wenig Rechnung tragen; diese Einsicht wird auch durch einen Ver-

gleich mit dem Ausmass der Versicherungsleistungen anderer seefahrender Staaten bestätigt.

Obschon die Gründe, die seinerzeit in der Botschaft zum Seeschiffahrtsgesetz gegen einen Einbezug der Seeleute in die obligatorische Unfallversicherung angeführt worden sind, zum grössten Teil als überholt betrachtet werden dürften, und eine solche Lösung nach Auffassung der zuständigen Instanzen realisierbar wäre, soll an der bisherigen Durchführung der Versicherung durch die Privatversicherung festgehalten werden. Die Arbeitnehmer und Arbeitgeber haben sich indessen darüber geeinigt, das Leistungsniveau jenem der obligatorischen Unfallversicherung anzupassen. Zudem haben sie beschlossen, auf dem Wege der gesamtarbeitsvertraglichen Regelung auch die Nichtbetriebsunfallversicherung mit den nämlichen Leistungen einzuführen. Versicherungsträger in der Krankenversicherung bleibt ebenfalls wie bisher die Privatversicherung. Auch hier ist eine Anpassung der Leistungen vorgesehen, und zwar in der Weise, dass zunächst eine Verbesserung der bisherigen Ansätze für das Taggeld und die Heilungskosten erfolgt. Dazu ist vorgesehen, unter Mitwirkung der Arbeitgeber eine weitergehende Deckung des Krankheitsrisikos durch eine von den Arbeitnehmern zu tragende Zusatzversicherung anzustreben, in der Meinung, dass den Arbeitnehmern ein bescheidener Beitrag an die Krankenversicherung zuzumuten ist, werden doch durch die von seiten der Arbeitgeber zu finanzierende Basisversicherung auch Risiken erfasst, die mit dem Betrieb der Schifffahrt in keinem Zusammenhang stehen.

Diese Verbesserungen der Versicherungsverhältnisse im Rahmen der sozialen Sicherheit bedingen keine gesetzliche Änderung, sondern lediglich eine Revision des Mustervertrages. Da dieser einen integrierenden Bestandteil der Vollzugsverordnung zum Seeschiffahrtsgesetz darstellt, liegt dessen Änderung in der Kompetenz des Bundesrates. *Der Vollständigkeit halber* schien es angezeigt, auch die Neuregelung der Versicherung in diesem Zusammenhang zu erwähnen.

7. Zivilstandsdienstliche Aufgaben. Die zivilstandsamtlichen Befugnisse des Kapitäns sind im Artikel 46, Absatz 1 und 2 des Seeschiffahrtsgesetzes sowie in der Vollzugsverordnung Artikel 7 und der gestützt darauf erlassenen Weisung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 8. Oktober 1956 geregelt. Die seit Erlass dieser Bestimmungen gemachte Erfahrung zeigt jedoch, dass in der Praxis Schwierigkeiten auftreten, insbesondere wenn ein Ausländer an Bord eines schweizerischen Seeschiffes stirbt. Der Gesetzeswortlaut, wonach der Kapitän die Befugnisse eines Zivilstandsbeamten besitzt, kann zur Annahme verleiten, dass die Eintragungen im Schiffstagebuch gleich einer Eintragung in ein Zivilstandsregister zu betrachten sind, verbunden mit den gesetzlichen Verantwortlichkeiten und Mitteilungspflichten eines Zivilstandsbeamten. Dies konnte jedoch kaum die Meinung des Gesetzgebers sein, und es wäre unmöglich, das Schiffstagebuch einem, für undenklich lange Zeiten aufzubewahrenden amtlichen Zivilstandsregister gleichzustellen. Das Gesetz regelt auch nicht, in welchem schweizerischen

Zivilstandsregister eine Geburt oder ein Todesfall einzutragen ist. Die Zivilstandsverordnung vom 1. Juni 1953 (Art. 60 und 75) sieht bei Geburt und Tod im Inland die Eintragung im Register des Kreises (Ortes) vor, wo die Zivilstandstatsache eingetreten ist. Ist der Tod oder die Geburt eines Schweizerbürgers im Ausland erfolgt, und ist eine ordnungsgemässe Zivilstandsurkunde nicht beizubringen, so verfügt die kantonale Aufsichtsbehörde die Eintragung in den entsprechenden Registern des Heimatortes (Art. 71 und 87). Ausgehend davon, dass das Schiffstagebuch kein Zivilstandsregister im Sinne der schweizerischen Zivilstandsgesetzgebung sein kann, ist eine Eintragung am Ort des Geschehnisses ausgeschlossen, und der Heimatort kann nur bei Schweizerbürgern herangezogen werden. Aus diesen Gründen rechtfertigt es sich, durch eine Änderung von Artikel 56 des Gesetzes klarzustellen, dass der Kapitän lediglich die Tatsache einer Geburt oder eines Todesfalles im Schiffstagebuch zu verkünden hat, wobei diese Verkündung den Charakter einer öffentlichen Urkunde, nicht aber einer Eintragung in ein Zivilstandsregister haben soll. Für den Zivilstandsbeamten hat diese Beurkundung die Bedeutung, dass er über die Gewissheit des Todes oder der Geburt keine weiteren Untersuchungen mehr anzustellen hat. Diese Beurkundung der zivilstandsrechtlichen Tatsache im Schiffstagebuch wird vom nächsten schweizerischen Konsulat durch Aufnahme eines beglaubigten Auszuges dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zuhanden des Eidgenössischen Amtes für das Zivilstandswesen in Bern übermittelt. Das Amt übermittelt den Auszug alsdann dem zuständigen Zivilstandsamt. Während bei Schweizerbürgern kein Anlass besteht, von der gesetzlichen Regel abzugehen, muss die Eintragung der Geburt oder des Todes eines Ausländers in die entsprechenden Register des Zivilstandsamtes Basel-Stadt (Registerort der schweizerischen Seeschiffe) im Gesetz ausdrücklich vorgesehen werden.

8. Einige *Strafbestimmungen* des Seeschiffahrtsgesetzes haben in der Praxis zu Anwendungsschwierigkeiten geführt, die anlässlich der vorgeschlagenen Gesetzesrevision behoben werden können.

a. Es hat sich einmal die Frage gestellt, ob in Fällen kollektiven Ungehorsams oder ähnlicher Störungen des Betriebes nicht ein Straftatbestand ähnlich der militärstrafrechtlichen Meuterei (Militärstrafgesetz Art. 63) erforderlich sei. Wenn jedoch mehrere Seeleute sich in gemeinsamem Vorgehen zusammenrotten oder in anderer Weise an Gehorsamsverweigerungen oder an Drohungen oder Tätlichkeiten gegen Vorgesetzte an Bord beteiligen, so ist der Tatbestand der Gefährdung des Schiffes gemäss Artikel 128 des Seeschiffahrtsgesetzes erfüllt, denn es wird dadurch die Führung des Schiffes und die Ordnung und der Betrieb an Bord behindert oder gestört. Dieses Handeln wirkt sich kriminell aus, wenn dadurch das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in Gefahr gebracht werden. Ein besonderer Straftatbestand der seerechtlichen Meuterei ist deshalb neben Artikel 128 nicht erforderlich.

b. Die Desertion in Artikel 137 ist nach dem italienischen Vorbild (Cod. nav. art. 1081) nur gegeben, wenn durch das Fernbleiben eines Seemannes eine «wesentliche Schwierigkeit im Betrieb des Schiffes» entsteht. Desertieren meh-

rere Seeleute, so kann jeder von ihnen einwenden, dass sein Bruch des Heuervertrages allein noch keine solche wesentliche Schwierigkeit im Betrieb des Schiffes nach sich gezogen habe. Zudem kann die Garantie der Straffreiheit bei Rückkehr innerhalb von 3 Tagen dazu führen, dass ein Schiff 3 Tage auf ein an Land verbliebenes Besatzungsmitglied warten müsste. Es ist jedoch daran festzuhalten, dass der Bruch des Heuervertrages allein keinen strafrechtlichen Tatbestand erfüllen kann, sondern dass als Tatbestandsmerkmal dazu eine Beeinträchtigung der Schifffahrt kommen muss. Allein die «wesentlichen Schwierigkeiten im Betrieb» lassen sich kaum oder nur schwerlich nachweisen, und es könnten im Einzelfalle Kriterien Anwendung finden, die sich nicht mehr objektiv werten lassen. Meistens wird sich auch ergeben, dass das subjektiv zu würdigende strafrechtliche Verschulden hinsichtlich des Tatbestandsmerkmals der wesentlichen Schwierigkeiten verneint werden muss. Worauf vielmehr abzustellen ist und was im Unrechtsbewusstsein des Täters als gegeben vorausgesetzt werden darf, ist die Verzögerung der Abfahrt des Schiffes durch das unerlaubte Fernbleiben eines oder mehrerer Seeleute. Entweder muss das Schiff mit der Abreise zuwarten, bis der entwichene Seemann zurückkehrt, damit der Bestand der Besatzung wieder genügend ist, ja die Ausfahrt von den Hafenbehörden erlaubt wird, oder es muss ein Ersatzmann unter grösserem Kostenaufwand gesucht werden (z. B. Herbeiführen mittels Flugzeugs). Aus diesen Gründen hat das neue deutsche Seemannsgesetz von 1957 in seinem § 114 die Tatbestandsmerkmale des strafbaren Entweichens folgendermassen umschrieben, und es empfiehlt sich, Artikel 137 des Gesetzes entsprechend zu formulieren: Eine strafbare Desertion liegt vor, wenn in Verletzung des Heuervertrages der Dienst an Bord nicht angetreten oder nach erfolgter Anmusterung das Schiff verlassen wird und dadurch eine wesentliche Verzögerung der Abfahrt des Schiffes verursacht wird oder erhebliche Kosten zur Abwendung der Verzögerung entstehen. Handeln mehrere Seeleute in gemeinsamem Vorgehen, so ist das Strafmass zu erhöhen. Anstifter sind schwerer zu bestrafen. In leichten Fällen kann disziplinarische Bestrafung erfolgen. – Die Straffreiheit bei Rückkehr an Bord bis zur Ausfahrt des Schiffes oder binnen 3 Tagen verliert bei der neuen Umschreibung der Tatbestandsmerkmale ihren Sinn und ist wegzulassen.

c. Die Erfahrung hat gezeigt, dass in Fällen von Ungehorsam gegen Vorgesetzte auch einfache Körperverletzungen im Sinne von Artikel 123, Absatz 1 oder Tätlichkeiten nach Artikel 126 des Strafgesetzbuches möglich sind. Beide *gemeinrechtlichen Vergehen werden aber nur auf Antrag des Verletzten verfolgt*. Für einen Schiffsoffizier, zumal wenn er als Ausländer des schweizerischen Strafrechts unkundig ist, kann es leicht vorkommen, dass er die Antragsfrist von 3 Monaten versäumt. Dazu aber wollen Schiffsoffiziere oft keinen Strafantrag stellen, weil sie wegen der Durchführung der Strafuntersuchung in der Schweiz Umtriebe befürchten, wie Reise zwecks Befragung usw. Zur Erhaltung der Ordnung und Disziplin an Bord ist es deshalb erforderlich, dass einfache Körperverletzungen von Vorgesetzten oder Tätlichkeiten gegen Vorgesetzte in jedem Falle strafrechtlich geahndet werden, auch wenn kein Strafantrag vorliegt. Eine

entsprechende Änderung der gemeinrechtlichen Regelung ist deshalb in Artikel 140 des Seeschiffahrtsgesetzes vorzusehen.

d. Das Basler Strafgericht hat schon einige Fälle nach dem neuen Seeschiffahrtsgesetz beurteilt, wobei es sich auch um Vergehen handelte, bei denen der Richter zum Ergebnis gekommen ist, dass nur ein leichter Fall vorliegt, der disziplinarische Erledigung erlaubt. Der Richter suchte hiebei nach der verzeigenden oder antragstellenden Behörde für die Verhängung einer Disziplinarstrafe. Eine Klarstellung, dass das gleiche Verfahren wie in Militärstrafsachen (Militärstrafgerichtsordnung Art. 160a) anzuwenden ist, drängt sich deshalb auf. Das schweizerische Seestrafrecht kennt verschiedene Tatbestände, insbesondere zum Schutze der Ordnung und des Betriebes an Bord, welche in leichten Fällen disziplinarische Ahndung erlauben (Seeschiffahrtsgesetz Art. 137 gemäss neuem Vorschlag, Art. 138, 139, Abs. 2, 140, 141, 142). Das Gesetz sieht aber in Artikel 157, Absatz 2 nur vor, dass das erkennende Gericht Disziplinarstrafen aussprechen kann, wenn ein Strafverfahren durchgeführt wird. Dies führt dazu, dass die Anklagebehörde oder Untersuchungsbehörde (nämlich die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt) selbst dann, wenn sie schon im Untersuchungsstadium zum Ergebnis gelangt, dass nur ein leichter Fall vorliegt, trotzdem gerichtliche Anklage erheben muss, damit das Gericht alsdann von krimineller Strafe freisprechen und eine Disziplinarstrafe verfügen kann. Nachdem bereits ein Strafverfahren angehoben ist und meistens der Täter nicht mehr an Bord des Schiffes arbeitet, wo er die Tat begangen hat, wird der Kapitän keine Veranlassung mehr haben, nach Einstellung der Strafuntersuchung, die etliche Zeit dauern kann, eine Disziplinarstrafe auszusprechen. Diese könnte von ihm auch nicht mehr vollzogen werden. Um den Fehlbaren einerseits nicht gänzlich sanktionslos zu lassen, und um anderseits nicht allein wegen der Disziplinarstrafkompetenz des erkennenden Gerichtes ein ordentliches Strafverfahren durchführen zu müssen, drängt es sich deshalb auf, dass auch der Untersuchungsbehörde im Falle der Einstellung des Strafverfahrens wegen Annahme eines leichten Falles die Disziplinarstrafkompetenz verliehen wird. In diesem Sinne ist Artikel 157, Absatz 2 neu zu fassen, wobei gleichzeitig diese Bestimmung zur besseren Klarstellung dem Artikel 160a der Militärstrafgerichtsordnung angeglichen wird.

Es hat sich hiebei die Frage gestellt, ob es angängig ist, einem Staatsanwalt die Kompetenz zur Verhängung einer Ordnungsbusse von 5.– bis 100.– Franken gegenüber Seeleuten und bis 200.– Franken gegenüber Passagieren oder einer Arreststrafe von ein bis drei Tagen (gemäss Art. 157, Abs. 2 als Haftstrafe auszusprechen) zu verleihen, da es gerade zu einem Grundsatz des baselstädtischen Strafprozessrechts gehört, dass nur ein Richter Strafen, selbst Bussen bei Übertretungen, aussprechen darf. Allein hier handelt es sich nicht um Strafen, sondern um Disziplinar massnahmen, und wenn ein Staatsanwalt schon eine Untersuchungshaft längerer Dauer anordnen kann, was eine einschneidendere Massnahme ist, so kann ihm auch die Disziplinarstrafkompetenz verliehen werden.

Redaktionell ist Artikel 159, Absatz 2, letzter Satz anzusprechen, damit klar gestellt ist, dass nicht nur bei gerichtlicher Beurteilung die Verjährung während des Verfahrens ruht, sondern während des Strafverfahrens an sich einschliesslich

des Untersuchungsverfahrens durch den Staatsanwalt. Da neben dem Kapitän und seinem Stellvertreter auch das erkennende Gericht und die Untersuchungsbehörde Disziplinarstrafen verhängen können, ist in Artikel 161 vorzusehen, dass die Beschwerde an das Schweizerische Seeschiffahrtsamt nur gegenüber Disziplinarverfügungen des Kapitäns oder seines Stellvertreters gegeben ist, nicht aber gegen einen Entscheid des Richters oder Staatsanwalts.

e. Artikel 27 der Konvention über die Hohe See vom 29. April 1958 verlangt von jedem Staat, dass er die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen trifft, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines Unterseekabels durch ein seine Flagge führendes Schiff oder durch eine seiner Hoheit unterstehende Person, soweit dadurch die Telegraphen- oder Fernsprechverbindungen unterbrochen oder gestört werden könnten, sowie jede Unterbrechung oder Beschädigung unterseeischer Rohrleitungen oder Hochspannungsleitungen eine strafbare Handlung darstellt. Wie wir bereits in unserer Botschaft betreffend die Ratifikation dieses Übereinkommens ausgeführt haben, bedarf eine solche Strafnorm der gesetzlichen Grundlage; es kann nicht lediglich auf dem Verordnungswege ein Übertretungstatbestand eingeführt werden.

Bevor jedoch ein neuer Gesetzesartikel in das Seeschiffahrtsgesetz eingeführt wird, muss geprüft werden, ob die Straftatbestände des Schweizerischen Strafgesetzbuches den in der Konvention vorgesehenen Fall nicht bereits decken. Soweit nämlich das allgemeine Strafrecht genügt, ist von einer Sonderstrafnorm Umgang zu nehmen, und besondere Vorschriften sollten nur erlassen werden, wo das allgemeine Recht nicht genügt. Wir sind nun der Auffassung, dass Artikel 239 des Strafgesetzbuches über die Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen, die in Artikel 27 der Konvention über die Hohe See genannten Fälle deckt. Wer vorsätzlich den Betrieb einer öffentlichen Verkehrsanstalt, namentlich den Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- oder Telephonbetrieb behindert, stört oder gefährdet, und wer vorsätzlich den Betrieb einer zur allgemeinen Versorgung mit Wasser, Licht, Kraft oder Wärme dienenden Anstalt oder Anlage hindert, stört oder gefährdet, wird nach Artikel 239 des Strafgesetzes (StGB) mit Gefängnis bestraft. Bei fahrlässiger Begehung ist die Strafe Gefängnis oder Busse. Dieser Tatbestand schützt die Unterseekabel für Telegraphen- und Fernsprechverbindungen sowie die unterseeischen Rohrleitungen und Hochspannungsleitungen, gilt doch an Bord schweizerischer Seeschiffe gemäss Artikel 4 des Seeschiffahrtsgesetzes das schweizerische Strafrecht. Ergänzend können auch die Tatbestände der Sachbeschädigung (StGB Art. 145) und eventuell auch der unrechtmässigen Entziehung von Energie (StGB Art. 146) herbeigezogen werden. Auf jeden Fall genügt die Strafbestimmung von Artikel 239, um festzustellen, dass der Verpflichtung von Artikel 27 der Konvention bereits genügend Nachachtung verschafft worden ist und dass kein neuer besonderer Straftatbestand im Gesetz aufzunehmen ist.

Die Konvention sieht noch die Ausnahme vor, dass Personen, die unterseeische Leitungen unterbrochen oder beschädigt haben, nicht strafbar sind, wenn sie lediglich das rechtmässige Ziel verfolgten, ihr Leben oder die Sicherheit des Schiffes zu schützen, nachdem sie alle erforderlichen Vorsichtsmassnahmen

getroffen haben, um eine Beschädigung zu vermeiden. Allein deswegen eine Sonderstrafnorm aufzustellen, rechtfertigt sich ebenfalls nicht. Diese Fragen sind unter dem Gesichtspunkt der strafrechtlich relevanten Schuld zu beurteilen. Fehlt ein Vorsatz oder eine Fahrlässigkeit (StGB Art. 18), so ist der Täter straf-frei. Daneben kann er sich in einer irrigen Vorstellung über den Sachverhalt (StGB Art. 19) oder in einem Rechtsirrtum (StGB Art. 20) befinden oder sich vor allem auf einen Notstand (StGB Art. 34) berufen. Bei der Prüfung, ob ein solcher Notstand gegeben ist, der die Straflosigkeit zur Folge hat, wird der Richter die in der Konvention angeführten Umstände (Schutz des Lebens oder der Sicherheit des Schiffes) zu würdigen haben.

III.

Das Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953 beruht hauptsächlich auf Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung, der vorsieht, dass die Gesetzgebung über die Schifffahrt Bundessache ist. Die Verfassungsgrundlage dieser Revisionsvorlage ist die gleiche.

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Gesetzesentwurf zur Annahme.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 14. Mai 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesgesetz betreffend
Änderung des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (Vom 14.
Mai 1965)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9225
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1965
Date	
Data	
Seite	284-309
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 931

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.