

Die *lex Rhodia de iactu*

von Herbert WAGNER

(*Marburg*)

Es ist der Mühe wert, das berühmte rhodische Seerecht, die *lex Rhodia de iactu*, und ihr fortwirken einmal näher zu betrachten. Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, wie notwendig es war, daß gerade die aktiven Kräfte dieser gesegneten Insel Rhodos ein Seerecht, eine Regelung des sog. Seefalls oder Seewurfs, entwickelten. Spätestens im Jahr 200 v. Chr. beherrschte Rhodos mit seiner unvergleichlichen Flotte die Ägäis. Die rhodischen Kaufleute und Bankiers traten allezeit für die Freiheit des Meeres und für die Einheit der griechischen Welt ein, wenigstens in ihrer wirtschaftlichen, kommerziellen Sphäre. Das entsprach den Umstand, daß der Inselstaat nicht nur Mittelpunkt des griechischen Geisteslebens geworden war, sondern auch das Zentrum des internationalen Bankwesens wurde, das die Schlüsselstellung des hellenistischen Handels innehatte, der vor allem ein Seehandel im gesamten Bereich des Mittelmeers

war (1). Das rhodische Münzsystem breitete sich über Karien bis zum Marmarameer aus. Um 306 v. Chr. hatte Rhodos bereits einen Handelsvertrag mit Rom (2). Wie ROSTOVTZEFF (3) berichtet, betrug der Umsatz des rhodischen Handels im 2. Jahrhundert 50.000.000 Drachmen, das brachte bei 2 % Hafenzoll jährlich die beträchtliche Summe von rund 1.000.000 Drachmen an Einnahmen dieser Art.

Beschäftigen wir uns nun mit der Entstehungsgeschichte des rhodischen Seerechts! Es begegnet uns quellenmäßig zuerst in einer Anekdote, die der Jurist Volusius Maecianus dem Kaiser Antoninus Pius oder Marcus Aurelius zuschreibt. Sie lautet:

(D. 14,2,9) (4): Ἀξίωσις Εὐδαίμονος Νικομηδέως πρὸς Ἀντωνίνον βασιλέα· Κύριε βασιλεῦ Ἀντωνίνε, ναυφράγιον ποιήσαντες ἐν τῇ Ἰταλίᾳ (Ἰκαρία scr. Jac. Gothofredus, 1587-1652) διηρηπάγημεν ὑπὸ τῶν δημοσίων τῶν τὰς Κκλάδας νήσους οἰκούντων. Ἀντωνίνος εἶπεν Εὐδαίμονι· ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος, ὁ δὲ νόμος τῆς θαλάσσης. τῷ νόμῳ τῶν Ῥοδίων κρινέσθω τῷ ναυτικῷ, ἐν οἷς

1) S. GRIMAL, *La civilisation romaine*, deutsch: *Römische Kulturgeschichte*, München - Zürich 1961. "Eile", ruft Horaz später dem Kaufman zu, "daß dir in den Häfen keiner zuvorkomme!" (Hor. *Epist.* I,6,32f., in *Opera Hor.* ed. WICKHAM - GARROD, 2. Aufl., Oxford Classical Texts, Oxonii 1900/1959).

2) S. GRIMAL, a. a. O., S. 45, 54.

3) *Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte der hellenistischen Welt*, Band II, Darmstadt 1995, S. 538; Band III, Darmstadt 1956, S. 1254 Anm 96.

4) Ed. MOMMSEN - KRUEGER, I ed. alt., Berolini 1962, S. 421.

μήτις τῶν ἡμετέρων αὐτῷ νόμος ἐναντιοῦται. τοῦτο δὲ αὐτὸ
καὶ ὁ θεϊότατος Αὐγουστος ἔκρινεν.

Man spricht von der Bittschrift des Eudaimonos aus Nicomedia (in Bithynien).

An den Kaiser Antoninus:

Kaiserlicher Herr Antoninus, wir haben Schiffbruch erlitten in Italien (richtiger nach Gothofredus: in Ikarien), und wir wurden sodann von Zollpächtern ausgeraubt, die auf den Kykladen-Inseln sitzen.

Antoninus antwortete: Ich bin wohl Herr der Erde, Herr über das Meer aber ist das Gesetz. Nach diesem rhodischen Gesetz über nautische Angelegenheiten soll die Sache entschieden werden, soweit nicht eine unserer Bestimmungen dem entgegensteht. Und in diesem Sinn hat auch bereits der göttlichste Augustus entschieden.

Es wird vermutet, daß das Fragment aus einer griechischen Paraphrase stammt. Es dürfte also jedenfalls mindestens vor der Mitte des 2. Jahrhunderts christlicher Zeitrechnung entstanden sein. Bereits im 1. Jahrhundert berichtete der Arzt Scribonius Largus, daß die Bewohner der Kykladen das Strandsrecht ausübten; sie verkauften die Schiffbrüchigen sogar als Sklaven. Das gab es übrigens auch im Mittelalter und wurde auf die ursprüngliche Rechtlosigkeit der Fremden zurückgeführt.

Die Paulus-Sentenzen, das wahrscheinlich um 300 überarbeitete Elementarbuch, kennen einen Titel (VII.) “*ad legem Rhodiam*”, der in den Digesten Justinians (14,2), anknüpfend an die Mietklagen (*actio locati* und *actio conducti*), erweitert ist zu “*De lege Rhodia de iactu*” (5). Demnach sind Rechtssätze des einst seebeherrschenden Rhodos, vielleicht kodifiziertes Gewohnheitsrecht, zu anerkanntem subsidiären Reichsrecht des klassischen römischen und Justinianischen Rechts geworden.

KRELLER (6) sprach von einem Standesbrauch der Seehandel treibenden Bevölkerung der Mittelmeerländer, welcher Spuren eines gemeingriechischen Seerechts trage, in klassischer Zeit “eine im Handelsverkehr des Mittelmeeres anerkannte Usance, die zum regelmäßigen Inhalt der Seefrachtverträge wurde” (7).

Die *lex Rhodia de iactu* galt übrigens auch für Flußschiffe. Die Rezeption ins römische Recht wird nach einer ansprechenden Meinung nicht nur dem Mittelmeerhandel, sondern auch der

5) SCHWIND, *Römisches Recht I*, Wien 1950, S. 322, mit Bezug auf KRELLER, *Zeitschrift für Handels- und Konkursrecht*, 85 (1921) 257 bis 347: *Lex Rhodia, Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts*.

6) *Römische Rechtsgeschichte*, 2. Aufl., Tübingen 1948, S. 153, und ob. Anm. 5.

7) Vgl. WENGER, *Die Quellen des römischen Rechts*, Wien 1953, S. 698; RONGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966, S. 397-409. WIEACKER (*Studi Albertario*, I, 1953, S. 513-517) hat wahrscheinlich gemacht, daß diese “Usancen des hellenistischen Seeschiffsrechts” betreffend Seewurf und Große Haverei (D. 14,2,2 pr. und *eod.* 2,3) spätestens zur Zeit des Servius von der spätrepublikanischen Jurisprudenz in das römische Recht rezipiert worden sind (vgl. WESENER, *Von der Lex Rhodia de iactu zum § 1043 ABGB, FS Bärman*, 1975, S. 35).

griechisch-römischen Rhetorik zu danken sein, wie man sie in Rhodos studierte.

WESENER (8) zählt die *lex Rhodia* zu den “Handelsrechtsinstituten”, die in adjektivischen Klagen zum Ausdruck kommen (D. 14,1 *de exercitoria actione*; 14,3 *de institoria actione*; 14,4 *de tributoria actione*).

In der Spätzeit, zwischen 600 und 800, entstand schließlich eine kompilative private Rechtssammlung mit dem Titel

Νόμος ῥοδίων ναυτικὸς περὶ ναυκλήρων καὶ πιστικῶν καὶ
ναυτῶν καὶ πανδοχέων καὶ τῆς κατ’ αὐτῶν καὶ ὑπὲρ αὐτῶν
ἀγωγῆς,

ein Rechtsbuch, dessen Inhalt sich aus Justinianischem Recht und lokalen Gewohnheiten zusammensetzte (9). Nach verbreiteter literarischer Übung nannte das Werk zur Stärkung seiner Autorität als Gesetzgeber verschiedene Kaiser, so Augustus, Tiberius, Nero, Trajan, Hadrian, Septimius Severus, Pertinax. Diese Sammlung blieb auf See-Unfälle beschränkt; sie erlebte bis zum 18. Jahrhundert nicht zuletzt auch in Frankreich etliche Auflagen. Bereits im 13. Jahrhundert finden sich Einflüsse der *lex Rhodia de iactu* Justinianischer Fassung in den Stadtrechten der hanseatischen Seestädte Hamburg und Lübeck.

8) A. a. O., S. 34.

9) ZACHARIÄ VON LINGENTHAL, *Geschichte des griechisch-römischen Rechts*, 3. Aufl. (Neudruck), Aalen 1955, S. 314 Anm. 70.

Mit dem *iactus*, dem Seefall, ist der wesentliche Teil des rhodischen Seerechts als "große Haverei" schließlich 1897 ins deutsche Handelsgesetzbuch (VII. Abschnitt) und ins Handelsrecht anderer Staaten eingegangen.

Im Eingangsfragment des Digestentitels *De lege Rhodia de iactu* wird das Grundprinzip der Regelung vorangestellt: Wenn zur Erleichterung eines Schiffes, das sich in Seenot befindet (*laborante nave*), Waren über Bord geworfen worden sind, so ist dieser Verlust, den der Seewurf verursacht hat, durch den Beitrag aller zu ersetzen, was für alle, *pro omnibus*, gegeben worden ist. Dies ist der klassische Fall einer Gefahrengemeinschaft, eine Regelung, die in byzantinischer Zeit (D. 14,2,2 pr. itp.) ausdrücklich für höchst billig (*aequissimum*) angesehen wurde. Die Gefahrengemeinschaft bei Seesturm rechtfertigt den Zugriff auf fremdes Eigentum, verlangt aber auch die gegenseitige Schadensausgleichung (GIERKE)⁽¹⁰⁾.

Wer sind nun die eventuell ersatzpflichtigen Gefahrengemeinschaftler? Es sind alle diejenigen, denen der Seewurf einen Vorteil brachte, d. h. deren Güter infolge der Entlastung des Schiffs erhalten blieben, und der Schiffer selbst, dessen Seefahrzeug vorm Untergang bewahrt wurde.

Das deutsche Handelsgesetzbuch (§ 700) sagt dazu:

10) S. dazu etwa DERNBURG, *Pandekten*, 2. Band, Berlin 1886, S. 117-119. Zur modernen versicherungsrechtlichen Gefahrengemeinschaft s. HOFMANN, *Privatversicherungsrecht*, 2. Aufl., München 1983, S. 8.

Alle Schäden, die dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind große Haverei.

Die große Haverei wird vom Schiff, Fracht und Ladung gemeinsam getragen.

Das *principium*, d. h. das erste statement des Digestenfragments (14,2,2) führt bereits in die rechtliche Behandlung des Geschehens hinein. Man geht davon aus, daß die Eigentümer der aufgeopferten, in Verlust gegangenen Waren einen Seefrachtvertrag geschlossen hatten. Das ist ein Unterfall der viele vertragliche Möglichkeiten umfassenden, auf *bona fides*, den guten Glauben, gestellten *locatio conductio*. In dieser Bezeichnung ist die Rechtsbeziehung von Seiten beider Vertragschließenden betrachtet: *Locator* ist, wer etwas bestellt, indem er eine faktische Verfügungsmacht über etwas "einräumt". Beim Frachtvertrag, der eine Art des Werkvertrags ist, überläßt der *locator* dem anderen Gegenstände, die Waren, die dieser in bestimmter Weise behandeln, nämlich befördern soll. *Conductor*, Unternehmer ist, wer das Objekt "mit sich führt" oder in seine tatsächliche Verfügungsgewalt nimmt, in unserem Fall eben, um es zu transportieren.

Die Eigentümer der ins Meer geworfenen Handelswaren können mit der Klage des Bestellers, *ex locato*, gegen den Schiffer, den *magister navis* vorgehen, der den *iactus* angeordnet hatte. Der Schiffer seinerseits kann sodann diejenigen Befrachter, deren Waren erhalten geblieben sind, mit der Klage des Frachtführers, *ex conducto*, belangen, damit die Einbuße verhältnismäßig, *pro portione*, getragen werde. Servius Sulpicius, ein Zeitgenosse Ciceros, der das Verfahren bereits kannte, befand praktisch, man müsse *ex locato* von dem *magister navis* verlangen, daß er die Waren der übrigen *vectores*, der übrigen Schiffspassagiere zurückhalte, deren Gut vom Seewurf nicht betroffen war, bis sie ihren Anteil zur Entschädigung (*damni*) leisten. Wir haben also hier ein Zurückbehaltungsrecht, ein Retentionsrecht zur Anspruchssicherung vor uns ⁽¹¹⁾. Die Seereisenden waren durchweg die Kaufleute, die ihr zu beförderndes Handelsgut über die Meere begleiten oder von eigenen Sklaven begleiten lassen (TREITSCHKE), wobei dann die Frage entsteht, ob wohl ein Zurückbehaltungsrecht auch an den Kaufmannssklaven gegeben ist. Der Unternehmerklage gegen die Reisenden könnte man jedenfalls nicht entraten, man könnte sich nicht mit der Zurückbehaltung begnügen, soweit die Reisenden keine *sarcinae*, kein Gepäck, keine beschlagfähigen Lasten an Bord hatten. Ein gepäckloser Reisender haftet auf eine Quote des Werts der Sachen, die er am Leib hat, also meist gar nicht

11) Zum *ius retentionis* s. allgemein LEAGE - PRICHARD, *Roman Private Law*, 3. ed., London 1961, S. 182 f.

(D. 14,2,2,2)⁽¹²⁾. Dann hilft nur die *actio ex conducto*, die zu einer Geldkondemnation führte. Im übrigen braucht der Kapitän für die insolventen Reisenden nicht einzustehen; denn er muß nicht das Vermögen, die Glücksgüter, *fortuna* eines jeden untersuchen.

Wenn aber zur Erhaltung der Waren das Schiff beschädigt worden oder vom Takelwerk etwas verloren gegangen ist, so muß kein Beitrag (*collatio*) geleistet werden, weil es sich mit den Sachen, die für das Schiff angeschafft werden, ganz anders verhalte als mit dem, wofür Fracht (*merces*) bezahlt worden ist; denn, so argumentiert Paulus § 1 *eod.*, wenn ein Schmied (*faber*) seinen Amboß (*incus*) oder seinen Hammer (*malleus*) zerschlägt, könne das auch nicht seinem Auftraggeber angerechnet werden. Anders wäre das nur, wenn der Schaden am Schiff mit dem Willen der Reisenden oder unter ihrem Zwang verursacht wurde, vielleicht weil sie die Gefahr fürchteten; in diesem Fall muß dem Schiffer Ersatz geleistet werden.

Der Digestentitel 4,9 gilt dem Programm des Gerichtsherrn, dem prätorischen Edikt "*Nautae caupones stabularii ut recepta restituant*" (daß Schiffsreeder, Gastwirte, Stallwirte die aufgenommenen Sachen zurückgeben sollen) ⁽¹³⁾. Diese vom Gerichtsherrn aufgestellte Musterformel ging auf die *nautae* und wurde dann auf die Wirte erstreckt. Dabei ist für uns die Definition des *nauta* interessant. Das ist im Rahmen des Edikts

12) BESELER, *Beiträge zur Kritik der römischen Rechtsquellen*, 4. Heft, Tübingen 1920, S. 130.

13) S. ANKUM, *Elementen van Romeins recht*, Zwolle 1976, S. 64 f.

derjenige, welcher mit einem Schiff gewerbliche Geschäfte treibt, also Gewinn erzielen will. In anderem Zusammenhang ist *nauta* jeder, der sich *navis navigandae causa*, also der Schifffahrt wegen auf dem Schiff befindet, vom Kapitän bis zum letzten Matrosen.

Der *nauta* im Sinn des Reeders haftet auf Rückgabe aller Sachen, die in das Schiff gebracht worden sind, seien es nun Waren oder andere Dinge, z. B. Gegenstände zum täglichen Gebrauch. Diese Verpflichtung kann auch durch den *magister navis*, den Kapitän, begründet werden.

Auf besondere Weisung kann generell *νοτολάρας* (Schiffskustoden) oder *diaetarii* (Kajütenaufsehern) mit der Aufsicht über fremde Sachen ein *officium*, ein Geschäftskreis anvertraut werden. Auch einfachen Matrosen kann die Sachverwahrung übertragen sein. In allen diesen Fällen haftet – in faktischer Ausdehnung des prätorischen Edikts – der *nauta* für die von seinen Leuten verursachte Unmöglichkeit der Rückgabe aufgenommener Sachen, womit das Rechtsprinzip des Einstehenmüssens für den Gehilfen zum Durchbruch gelangte.

Übrigens soll es nur in Rhodos Vereinigungen der Männer gegeben haben, die auf demselben Schiff gedient hatten⁽¹⁴⁾.

Von dem Problembewußtsein der römischen Juristen sprechen die Lösungsempfehlungen etlicher Fallgestaltungen, die

14) Zur rhodischen Geschichte, s. FINA, *Rodos 2.400 Chronia (408 p. Ch. - 1992 m. Ch.)*, Rodos 1992.

den *iuris consulti* in der Praxis begegneten oder von ihnen konstruiert wurden. So etwa:

Mehrere Kaufleute hatten verschiedene Arten von Waren verladen. Außerdem fuhren viele Passagiere, Sklaven und Freie mit. Bei einem schweren Sturm mußten nun mit Notwendigkeit Waren in die See geworfen werden. Gefragt wurde, ob alle den Seewurfschaden tragen müßten, auch diejenigen Kaufleute, die nicht belastende Waren in das Schiff gebracht hatten, sondern z. B. Gemmen und Perlen. Mit welchem Anteil sollten sie wohl haften? Ob auch für die freien *personae* etwas gegeben werden müsse, die als Reisende ja auch Gewicht haben? In der Beantwortung dieser Fragen hat man auf den Vorteil abgestellt, den der Seewurf dem einzelnen gebracht habe; wer von dem *iactus* profitierte, sollte zum Schadensausgleich beitragen, weil die *mercatores* wegen Rettung ihrer *res*, ihrer Sachen zu einem Beitrag (*tributum*) verbunden seien. Deshalb sei auch der Eigentümer des Schiffs anteilig verpflichtet.

Es müsse der Verlust nach dem Preis der geretteten Sachen aufgeteilt werden. Danach hätten also die Eigentümer leichtgewichtiger Edelsteine unter Umständen Höheren Ersatz zu leisten als die Befrachter mit schwerem Metallgerät oder Bausteinen. Freie Menschen¹⁵⁾ dagegen sind kein Handelsgut. Sie haben keinen Preis, ihre Körper (*corpora*) unterliegen keiner *aestimatio*. Andererseits wurde angeregt, auch die Kleidungsstücke (*vestimenta*) und die Fingerringe (*anuli*) mit zu

15) S. WAGNER, *Einführung in das Recht*, 3. Aufl., Neuwied - Kriftel - Berlin, Kap. 8: Der Mensch – das Maß aller Dinge.

berechnen. Lediglich Konsumgüter, vornehmlich Lebensmittel (*cibaria*) sollten von der Berechnung des Seewurfschadens frei bleiben; denn wenn es auf der Fahrt einmal an Essen mangelte, trüge jeder mit dem Seinigen, *in commune*, zum gemeinsamen Verbrauch bei.

Auch mit einem der größten nicht naturgegebenen Probleme der Handelsschiffahrt im Mittelmeer mußte sich das Seerecht beschäftigen, nämlich mit der Piraterie. Zu dieser äußerten sich die bedeutenden Juristen Servius, Ofilius und Labeo (D. 14,2,2,3). Die beiden zuerst Genannten waren Zeitgenossen des Gnäus Pompeius Magnus, der im Jahr 67 v. Chr. die Seeräuber in ihren Schlupfwinkeln an der Südküste Kleinasiens vernichtete. Nicht nur Einzelpersonen fielen den Freibeutern in die Hände, die dann gegen Lösegeld freigelassen wurden, wie es Iulius Caesar erging. Auch ganze Schiffe wurden gekapert, wovon auch die Gesetzestafeln von Gortyn auf Kreta zu berichten wissen⁽¹⁶⁾. Zum Loskauf eines Schiffes mußten alle (*omnes*) beitragen, gemeint sind offenbar die reisenden Kaufleute und der Schiffseigner. Was aber die *praedones*, die Seeräuber sonst weggenommen hätten – gedacht ist an die Seefracht –, das verliere nur der Eigentümer. Dieser könne zwar seine eigenen Waren loskaufen, aber keine Zuschüsse der anderen Beteiligten verlangen.

Einige weitere Zeugnisse sind von Interesse.

16) Col. VII, 10 f., ed. WILLETS, *The Law Code of Gortyn*, Berlin 1967, S. 70.

So wird nach dem spätklassiker Paulus (D. 14,2,2,4) die *portio*, der Anteil an der Ersatzleistung beim Seewurf in der Regel nach dem Schätzwert der geretteten, salvierten Waren und der verloren gegangenen geleistet – ein Verrechnungsmodus, der ein wenig schwierig zu konkretisieren sein wird. Es macht übrigens nichts aus, tut nichts zur Sache, wenn die verlorenen, geopferten Sachen nach dem Einkaufspreis vergütet werden, obgleich sie teurer hätten verkauft werden können, weil ja nur das *detrimentum*, der Schaden ersetzt werde, nicht aber der entgangene Gewinn, das *lucrum*, das nach heutigem deutschen Recht Teil des zu ersetzenden Schadens ist (§ 252 BGB). Mit Recht tilgt KRELLER¹⁷⁾ textkritisch den widersprechenden Satz, daß die Sachen, deretwegen beizutragen sei, nicht wie eingekauft geschätzt würden, sondern wie sie zu verkaufen sind. Das wäre in der Tat eine Einbeziehung des entgangenen Gewinns in den Schadenersatz, und in der Tat waren die geretteten Handelsgüter nach dem Wert, der für sie erzielt werden könnte, zu veranschlagen (DERNBURG), was sich zugunsten der zu entschädigenden Befrachter auswirken mochte. Gemeinschaftlich zu tragen ist auch der Schaden, der dadurch entsteht, daß der Mast (*arbor*, daher “Mastbaum”) gekappt oder Schiffsgesamt (*instrumentum*) über Bord geworfen wird, um gemeinsamen Gefahr zu beseitigen (Pap. D. 14,2,3; Herm. *eod.* 5,1).

17) KRELLER, *Römische Rechtsgeschichte*, 2. Aufl., Tübingen 1948, S. 153 f.; DE MARTINO, *Lex Rhodia, Rivista del diritto della navigazione*, III 3 / IV 1.2, 1938.

Eine zur Entlastung eines Schiffs über Bord geworfene Sache bleibt im Eigentum ihres Herrn und gehört nicht dem Ergreifer, weil sie nicht als derelinquiert, als herrenlose Sache erachtet wird; denn der Eigentümer hat nicht die Absicht, *mentem*, sie aufzugeben, vielmehr würde er sie, wenn er sie wiederfände, mitnehmen, und wenn er vermutete, wohin sie versunken wären, *ieictae*, würde er die Sachen suchen; so daß es dasselbe ist, als wenn jemand, von einer Last gedrückt, etwas auf den Weg wirft, um mit anderen Leuten zurückzukehren und das Weggeworfene mitzunehmen (D. 14,2,2,8).

Callistrat (D. 14,2,4 pr.) erörtert eine Reihe interessanter Konstellationen. Zur Entlastung eines Schiffs werden Waren in ein Boot (*scapha*) gebracht, weil das Schiff mit der Ladung nicht in einen Fluß oder Hafen einlaufen könnte und weil außerhalb des Flusses, in der Mündung oder im Hafen selbst Gefahr bestände. Geht nun das Boot unter, so müssen diejenigen, deren Waren auf dem Schiff geborgen sind, mit denen, deren Güter im Boot verloren gingen, ebenso einen Ausgleich herbeiführen, als ob die Waren, die aufs Boot gekommen waren, aus dem Schiff über Bord geworfen worden wären.

Wenn dagegen das Boot mit einem Teil der Waren in Sicherheit, das Schiff aber untergegangen ist, so können die Leute, die im Schiff etwas verloren haben, nichts berechnen, weil vom Seewurf nur dann gesprochen wird, wenn das Schiff gerettet ist.

Ein dritter Fall (§ 1 *eod*): Ein Schiff ist durch das Auswerfen der Waren eines Kaufmanns erleichtert worden. An einem

anderen Ort geht das Schiff unter. Die Waren einiger Kaufleute werden durch Taucher (*urinatores*) gegen Lohn geborgen. Nur die Waren des erstgenannten Kaufmanns sind Gegenstand eines Seewurfs und müssen von der Gefahrgemeinschaft ersetzt werden. Dagegen brauche der, dem auf der Fahrt der Seewurf widerfahren ist, den anderen zur Taucherlohn nichts beizutragen; denn deren Waren können nicht als zur Rettung des Schiffs geworfen gelten, weil dieses untergegangen ist. Hier ist klar ausgesprochen: Zweck des Handelns darf allein die Rettung des Schiffs der Waren wegen sein, wenn man für einen Seewurf die Gefahrgemeinschaft in Anspruch nehmen will.

So sagt denn auch Hermogenian (D. 14,2,5): Der Verlust des Schiffs wird von denen, die ihre Waren aus dem Schiffbruch geborgen haben, nicht durch gemeinschaftliche Beiträge ersetzt; denn diese werden nur dann für gerecht erachtet, wenn der Seewurf – ein solcher muß stattgefunden haben – in gemeinsamer Gefahr, bei gerettetem Schiff, den übrigen genutzt hat.

§ 703 des deutschen Handelsgesetzbuchs behandelt die wirkliche Rettung als Tatbestandsstück. Die Havereiverteilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise wirklich gerettet worden ist.

D. 14,2,4,2 behandelt eine andere Situation: Nach einem Seewurf sind jemandes Waren, die im Schiff geblieben sind, beschädigt worden. Es ist zu untersuchen, ob er einen Ausgleichsbetrag zu leisten hat, obwohl er bereits durch Verschlechterung seiner eigenen Waren geschädigt ist. Callistrat

meint, daß dieser Geschädigte nach dem gegenwärtigen Wert der Waren beitragen müsse. Seien also zwei Ersatzpflichtige vorhanden, deren Waren je 20 *aurei* wert wären, sind aber die Waren des einen infolge Beseuchung durch die Wogen auf den Wert von 10 gesunken, so müsse jener, dessen Waren unversehrt blieben, nach dem Verhältnis von 20 beitragen, der mit den durchnässten Waren aber nach dem Wert 10. Man könne jedoch auch zugrunde legen, durch welche Ursache, welche *causa* die Waren beschädigt worden sind, d. h., ob der Schaden entstanden ist, weil die Sachen durch die Wegnahme der ausgeworfenen bloßgelegt worden sind, oder aus einer anderen Ursache, z. B. wenn sie anderswo in einem Winkel lagen und das Wasser dort eingedrungen ist. Im ersten Fall bleibt der Wareneigentümer von der Beitragslast frei, weil der Seewurf auch ihm geschadet hat. Papirius Fronto prüft, ob ihm nicht selbst eine Entschädigung gebühre; denn was ist für ein Unterschied, ob ich das Meine durch den Wurf verloren oder, weil es bloßgelegt worden, an Wert eingebüßt habe? Wie dem, der das Seine ganz eingebüßt hat, Hilfe kommt, so muß auch dem geholfen werden, dessen Waren wegen des Wurfs schlechter geworden sind.

D. 14,2,6 erörtert folgenden Fall: Ein Schiff war, nachdem er in Sturm geraten war und ihm durch Blitzschlag Taue, Mast und Segelstangen verbrannt waren, zu Hippo in Numidien eingelaufen; dort mit notdürftigem Takelwerk versehen, steuerte er nach Ostia und brachte seine ganze Ladung mit. Nun werde gefragt, ob die, denen die Ladung gehörte, dem Schiffer seines Schadens wegen beitragen müßten? Iulian antwortete: Nein; denn

dieser Aufwand (*sumptus*) sei mehr zur Ausrüstung des Schiffs (*instruendae navis*) als zur Erhaltung der Güter gemacht worden.

Wenn ein Schiff untergegangen oder gestrandet ist, so rettet daraus jeder das Seinige, wie aus einer Feuerbrunst (D. 14,2,7).

Labeo meinte (D. 14,2,10): Wenn du dein Schiff zu Sklavenfracht verdungen hast (*vehenda mancipia conduxisti*), so gebührt dir für einen Sklaven, der auf dem Schiff stirbt, kein Frachtlohn (keine *vectura*). Paulus präzisiert: Es kommt darauf an, wie vereinbart worden ist; ob die Fracht (*merces*) für die Sklaven, welche eingeschifft werden sollten, oder für diejenigen, welche am Zielort ankommen würden, bezahlt werden sollte. Wenn dies nicht ermittelt werden kann, so ist es nach Paulus – im Gegensatz zu Labeo – für den Schiffer genügend, wenn er beweist (*probaverit*), daß der Sklave eingeschifft worden ist; so daß also für den unterwegs gestorbenen Fracht gezahlt werden muß.

Labeo erörtert (in § 1 *eod.*) noch folgenden Geschehensablauf: Du hast ein Schiff unter der Bedingung gemietet (*conduxisti*), daß deine Waren damit verschifft werden sollten, der Schiffer hat aber diese Waren, ohne dazu genötigt zu sein und gegen deinen Willen auf ein schlechteres Schiff umgeladen; deine Waren sind mit diesem Schiff untergegangen. Dann hast du gegen den ersten Schiffer die Klage (*actio*) *ex locato*. Die verschuldete Umladung ist *causa* des Untergangs der Sachen, auf die sich der Vertrag bezieht. Paulus meint dazu: Das Gegenteil gilt, wenn beide Schiffe auf dieser Fahrt (*navigatio*) untergegangen sind, sofern dies ohne bösen Willen (*dolo et culpa*) und

ohne Fahrlässigkeit des Schiffsvolks (*nautarum*) geschehen ist. Dann kommt nämlich ein Schadenersatz nicht in Frage. Heute könnte man den Gesichtspunkt der überholenden Kausalität heranziehen.

Ein Schadenersatz kommt auch dann nicht in Betracht, wenn der Schiffer von Amts wegen (*publice*) zurückgehalten und seine Waren zu verschiffen verhindert worden ist. Dasselbe wird auch rechtens sein, wenn er die Fracht unter der Bedingung von dir übernommen hat, daß er dir eine gewisse Strafe (*poena*) zu zahlen habe, wenn er bis zum bestimmten Tag (*constitutum diem*) seine Waren (*merces*) an dem Ort ausgeschifft haben werde, wohin du sie verladen hast, er aber ohne seine Schuld glaubte, es sei ihm diese Strafe erlassen (*remissa*)... Dasselbe wird auch zu beachten sein, wenn bewiesen wird, daß der Schiffer durch Krankheit (*morbo*) an der Fahrt behindert worden sei, und dasselbe wird zu sagen sein, wenn ohne Schiffers Verschulden das Schiff schadhafte wird.

In § 2 *eod.* lehrt Labeo: Wenn du ein Schiff von 2000 Amphoren Fassungsvermögen gemietet und einige Amphoren darauf gebracht hast, so bist du die Fracht für 2000 Amphoren schuldig. Paulus ist genauer: Wenn das Schiff im Ganzen gemietet ist, gebührt allerdings die Fracht für 2000 dem Schiffer; wenn aber der Frachtlohn nach der Zahl der Amphoren bedungen ist, so gilt, daß du dann für soviel Amphoren schuldest, als du in das Schiff hineingebracht hast.

Am Rande sei erinnert, wie angesehen die rhodischen Amphoren im Mittelmeergebiet waren, vor allem wenn sie die Stempel von Lindos trugen.

Aus griechischem Seerecht entlehnt ist auch das Seedarlehen (*foenus nauticum*), bei dem der Darlehensgeber die Gefahr bei Schiffsuntergang gegen Zinsen in unbegrenzter Höhe als Risikoprämie übernimmt, eine frühe Stufe von Versicherungsrecht⁽¹⁸⁾.

Der Νόμος ῥοδίων ναυτικὸς⁽¹⁹⁾ kennt im Gegensatz zum Justinianischen Recht nur Schiffer (ναυκλήροι) und Schiffsleute (ναυῖται), Kaufleute odere Befrachter (ἔμποροι) und Mitreisende (ἐπιβάται). Die Befrachtung erfolgt gewöhnlich in Form eines Kompaniegeschäfts, bei dem sich Befrachter und Schiffer Gewinn und Verlust teilen. Auch eine Gemeinschaft von zwei Schiffen kommt vor. Häufig ist wahrscheinlich eine Art Gesellschaft, bei der Schiffer und Schiffsleute verhältnismäßige Anteile am Gewinn erhielten. Ein ναύτης, der statt bestimmten Lohns einen solchen Anteil erhält, heißt μερίτης, im Gegensatz zu einem ἀποτακτάρης, d. h. einem solchen, der auf einen

18) S. DERNBURG, a. a. O., S. 232.

19) S. dazu WENGER, *Die Quellen des römischen Rechts*, Wien 1953, S. 697 f.; ZACHARIÄ VON LINGENTHAL, *Geschichte des griechisch-römischen Rechts*, 3. Aufl., Neudruck, Aalen 1955, § 72.

Gewinnanteil verzichtet hat und festen Lohn erhält (nach ZACHARIÄ VON LINGENTHAL).

BETTI meint zu D. 14,2,10 pr.: Wenn eine zur Seebeförderung gegebene Sache, bevor der Schiffer den Bestimmungsort erreicht, untergeht, so nimmt ihr Verlust einen verschiedenen Charakter an, je nachdem ein Beförderungsvertrag oder eine Miete des Schiffs (Vollcharter) abgeschlossen worden war, d. h. je nachdem es sich um eine *locatio operis faciendi* oder um eine *locatio rei* gehandelt hatte. Im ersten Fall war das Ergebnis der Beförderung mit Rückgabe der Sache am Bestimmungsort geschuldet, ist also mit dem Untergang der Sache die Schuld-erfüllung unmöglich. Falls der Untergang unverschuldet ist, wird den Transportunternehmer keine Haftung treffen, wohl aber die Gefahr des Verlusts des erhofften Vorteils, weil ihm nun keine Gegenleistung geschuldet wird. Dagegen wird im zweiten Fall nur die Benutzung des gemieteten Schiffsraums geschuldet; also wird mit dem Untergang der Sache keineswegs die geschuldete Leistung des Schiffers unmöglich, sondern nur der vom Absender erhoffte Vorteil vereitelt; dieser ist trotzdem gehalten, die Gegenleistung zu erbringen; also trifft ihn die Gefahr. Wiederum anders fiele die Lösung aus, wenn der Beförderer das Risiko des Untergangs auf sich genommen hätte, indem er die Unversehrtheit der Sache durch Garantie-Abrede (*receptum*) gewährleistet hätte; dann hätten die Vertragsparteien das Maß der Vertragshaftung auf dieses Risiko erstreckt.

In Buch 47 Titel 9 der Digesten Justinians lernen wir einen weiteren Abschnitt des prätorischen Edikts kennen. Der Gerichtsmagistrat sagt: Gegen denjenigen, der von einer Feuersbrunst, einem Einsturz, Schiffbruch oder erstürmtem Floß oder Schiff etwas geraubt, arglistig an sich genommen oder einen Schaden dabei angerichtet haben soll, werde ich... eine Klage aus das Vierfache, nach Jahresfrist auf das Einfache erteilen. Fr. 1 § 5 sagt, daß als Sachen aus einem Schiffbruch auch diejenigen bezeichnet werden, die nach dem Schiffbruch an der Küste liegen. Nur wer zu der Zeit und an der Stelle (fr. 2), wo der Schiffbruch geschieht oder geschehen ist, etwas raubt, fällt unter dieses Edikt. Wer aber eine am Ufer liegende Sache fortgetragen hat, nachdem der Schiffbruch sich ereignet hat, der ist eher ein Dieb (fr. 3 pr.). Die Hehler (*receptores*) begehen so gut ein Verbrechen wie die Räuber (*adgressores*). Wer etwas an sich genommen hat, ohne davon zu wissen, oder es an sich genommen hat, um es zu bewachen und dem zu erhalten, der es verloren hat, der haftet keinesfalls (fr. 3 § 3). Durch das Edikt haftet auch, wer etwas aus einem gescheiterten Schiff geraubt hat (§ 6). Unter Kaiser Claudius erging ein Senatsschluß, daß derjenige, der von einem gescheiterten Schiff die beiden Steuerruder oder eines fortgeschleppt habe, wegen aller auf dem Schiff befindlichen Sachen hafte. Ein anderer Senatsschluß bestimmt, daß diejenigen, durch deren List oder Anschläge Schiffbrüchige gewaltsam festgehalten worden sind, damit sie dem Schiff oder den darauf Bedrohten nicht helfen sollten, mit den Strafen der *lex Cornelia de sicariis*, des Mordgesetzes, zu belegen seien. Diejenigen aber, die von den schiffbrüchigen

Gütern etwas geraubt und arglistig genommen haben, sollten dem Fiskus soviel zu geben schuldig sein, wie die Klage nach dem Edikt des Prätors gewähren würde (§ 8).

(Fr. 4 § 1): Kaiser Antoninus (gemeint ist wohl Marc Aurel) hat über diejenigen, die Beute aus einem Schiff geraubt haben, reskribiert, die Strafe lasse sich nicht leicht finden; denn es sei ein großer Unterschied, ob sie etwas eingesammelt haben, was verloren gegangen wäre, oder sich schändlich dessen bemächtigt haben, was noch erhalten werden könnte. Wurde eine bedeutende Beute gewaltsam gemacht, so wirst du die Freien, nachdem sie mit körperlicher Züchtigung durch Prügeln belegt werden, auf drei Jahre verbannen, wenn es aber Menschen der ärmeren Klasse sind, auf ebenso lange Zeit öffentliche Arbeiten verrichten lassen, Sklaven aber nach vorheriger Auspeitschung zur Bergwerksarbeit verurteilen, und wenn der Gegenstand von unbedeutendem Wert gewesen ist, so kannst du die Freien ausprügeln und die Sklaven auspeitschen und dann laufen lassen. Wie überhaupt in allen anderen, so auch in Fällen dieser Art wird nach den Verhältnissen der Personen und den Umständen die Strafe sorgsam abgewogen, damit sie nicht härter oder milder festgesetzt werde, als es die Sache erfordert.

Gegen Erben kann nur dann geklagt werden, sofern etwas an sie gelangt ist (D. 47,9,4,2).

Fr. 6 *eod.* sagt: Ein Schiff wird dann erstürmt, wenn es ausgeplündert oder versenkt oder auseinandergenommen oder leck gemacht oder seine Taue gekappt, seine Segel zerrissen oder seine Anker weggenommen werden.

In fr. 7 *eod.* hat Hadrian ediziert, daß die Grundbesitzer längs der Seeküste wissen sollen, daß sie Gut aus einem Schiffbruch nicht rauben dürfen, wenn das Schiff innerhalb der Grenzen ihres Grundstücks gestrandet oder untergegangen ist. Die Besitzer können auf Rückgewähr verklagt werden.

Etwas anders Ant. C. 11,6(5),1: Der Senat kann nicht gutheißen, wenn Soldaten, Privatleute, Freigelassene oder Sklaven des Kaisers Güter Schiffbrüchiger sammeln ⁽²⁰⁾.

D. 47,9,10: Der Provinzpräsident wird mit gewissenhaftester Sorgfalt darauf achten, daß die Fischer nicht bei Nacht durch Aufstecken von Lichtern, als wollten sie den Hafen anzeigen, die Schiffer betrügen und dadurch Schiffe und Mannschaft in Gefahr stürzen, um eine fluchwürdige Beute zu machen. Das berichtet Dio Chrysostomus von der Ostküste Euböas.

Solche Praktiken kannte man auch an deutschen Küsten vom Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein!

Fr. 12 *eod.*: Die Antonine reskribierten, jedem stehe frei, sein schiffbrüchiges Gut ungestraft wieder zu sammeln.

20) Zum Vergleich: Seit dem 13. Jh. besaßen die Landesherren des Heiligen Römischen Reichs deutscher Nation mit dem Strandregal das Recht, Schiffbrüchige mit Schiff, Leib und Gut an sich zu nehmen. Das preußische ALR leitete das Strand- oder Wrackrecht aus dem Eigentum des Staats an den Meeresufern ab; doch mußten gestrandete Sachen den Eigentümern gegen Bezahlung der Bergungskosten zurückgegeben werden. S. CONRAD, *Deutsche Rechtsgeschichte*, Bd. I. Frühzeit und Mittelalter, 2. Aufl., Karlsruhe 1962, S. 277 Nr. 9.

Im 11. Buch des Codex Iustinianus finden sich mehrere Titel zum Seerecht aus dem 4./5. Jahrhundert.

C. 11,2(1) handelt von Schiffseignern (*naucleri*), die fiskalische Güter, vornehmlich zur Getreideversorgung (*annona*) transportieren. Eine Weisung aus dem Jahr 409 (*l. 5(7)*) droht die Todesstrafe für Unterschlagung der Ladung zu anderweitigem Verkauf an, ein Jahr später (*l. 6(8)*) wird der Betrug (*fraus*) der *naucleri* unter die Strafe der Deportation gestellt.

C. 11,3(2) hat Grundeigentum der Schiffer, das an deren Funktion gebunden ist, zum Gegenstand.

C. 11,4(3) enthält Reskripte an Präfekten, in denen über die Kapazität von Schiffen und ihre öffentliche Nutzung, wenn sie notwendig ist, gesprochen wird.

C. 11,6(5) schließlich ist den Schiffbrüchen gewidmet. Es geht im wesentlichen über richterliche Untersuchung und Beweissicherung des *naufragium* unter Zeugen.