



GERHARD THÜR

OPERA OMNIA

<http://epub.oeaw.ac.at/gerhard-thuer>

Nr. 106 (Aufsatz / *Essay*, 1994)

Die Aestimationsabrede im Seefrachtvertrag

Symposium 1993, hg. v. Gerhard Thür (Akten der Gesellschaft für Griechische und Hellenistische Rechtsgeschichte 10), 1994, 267–271

Böhlau Verlag (Köln–Wien–Weimar)

<http://www.boehlau-verlag.com>

© Gerhard Thür

Schlagwörter: Tab.Pomp. 13 (=TPSulp. 78); D 12,1,2,1 – Seefrachtvertrag, Seedarlehen – Versicherungsdarlehen – *naukleros* – *in creditum abire*

Key Words: Tab.Pomp. 13 (=TPSulp. 78); D 12.1.2.1 – *sea fright*, *sea loan* – *actuarial loan* – *naukleros* – *in creditum abire*

gerhard.thuer@oeaw.ac.at

<http://www.oeaw.ac.at/antike/index.php?id=292>

Dieses Dokument darf ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke genutzt werden (Lizenz CC BY-NC-ND), gewerbliche Nutzung wird urheberrechtlich verfolgt.

This document is for scientific use only (license CC BY-NC-ND), commercial use of copyrighted material will be prosecuted.

Gerhard Thür (Graz)

Die Aestimationsabrede im Seefrachtvertrag. Diskussionsbeitrag zum Referat Dimitri C. Gofas

Der Vortragende hat eine faszinierende Lösung eines schier unlösbar scheinenden Textes angeboten. Beide bisher als Alternative vertretenen Deutungen der Tab.Pomp. 13 sind falsch. Seine Lösung dürfte, im Lichte einiger weiterer Quellen betrachtet, zum Ziel führen. Der Text ist oben (Gofas, bei Anm. 19) zitiert.

J. G. Wolf (o.Anm. 37) hat 1979 das Schlüsselwort ναυλωτική (Z. 9 u. 11) sprachlich richtig mit "Seefrachtvertrag" übersetzt; er steht jedoch vor der sachlichen Schwierigkeit, die tausend Denare, deren Rückzahlung Menelaos in der vorliegenden Urkunde verspricht, als Frachtgut zu betrachten. Wozu sollte Primus einen Sack Geldes von Puteoli nach einem nicht einmal genannten Bestimmungsort (s.o.Anm. 58) verschiffen lassen?

H. Ankum (o.Anm. 15) übersetzt ναυλωτική mit *traiecticia*. Der ναύκληρος Menelaos habe von Primus ein Seedarlehen von tausend Drachmen erhalten, Celer habe sich für dessen Rückzahlung verbürgt; eine sachlich sinnvolle, aber sprachlich unhaltbare Deutung (s.o.Anm. 31).

Gofas bleibt bei der Übersetzung "Seefrachtvertrag", stellt jedoch – völlig überzeugend – fest, daß die vorliegende Urkunde nicht dieser Seefrachtvertrag sei, sondern nur auf einen solchen verweise. Die vorliegende Urkunde deutet er als Quittung für ein Darlehen. Es handle sich jedoch nicht um ein "Seedarlehen", das Primus als Kapitalist dem Naukleros Menelaos zugezählt und dieser nun zurückzuzahlen versprochen hätte, sondern um ein "Versicherungsdarlehen": Der Naukleros Menelaos garantiere dem Belader Primus für die heile Ankunft seiner Waren im Bestimmungshafen. Zu diesem Zweck sei die vorliegende Quittung für ein allerdings nur fingiertes Darlehen ausgestellt worden. Die "Rückzahlung" werde nur fällig, wenn die Ladung nicht heil ankomme. Diese Bestimmungen ebenso wie die über Fracht, Frachtlohn und den Bestimmungshafen habe der – leider nicht überlieferte – Seefrachtvertrag enthalten, auf den die vorliegende Urkunde verweist.

Gofas untermauert diese auf den ersten Blick etwas kühn anmutende These nicht mit Parallelstellen aus der römischen Geschäftspraxis, sondern mit einer ursprünglich im gesamten Mittelmeer, in ihren letzten Ausläufern bis zum Beginn des 19. Jh. greifbaren

Einrichtung, dem "Versicherungsdarlehen"¹. Gerade Gofas hat immer wieder gezeigt, wie wenig die Vertragsformulare des Seehandels sich über die Jahrhunderte hinweg geändert haben (vgl. o.Anm. 24); methodisch ist sein Ansatzpunkt voll gerechtfertigt. Mehr Beachtung hätten freilich die römischen Quellen verdient.

*

Kurz zusammengefaßt, funktioniert das Versicherungsdarlehen im Mittelalter folgendermaßen: Der Frächter, nennen wir ihn in Anlehnung an unsere antike Urkunde "Menelao", zählt dem Belader "Primo" bei Abschluß des Frachtvertrags ein – unverzinsliches – Darlehen zu. Die Höhe kann den gesamten Wert der Fracht betragen oder einen Teil davon. Primo muß diese Summe nur zurückzahlen, wenn die Ladung im Bestimmungshafen heil ankommt. Menelao gibt dieses Darlehen gewiß nicht gratis. Je nach der Höhe des Darlehens und nach der Gefahr der Reise wird sich der Frachtlohn bemessen. Diese Konstellation ermöglicht eine denkbar einfache Abwicklung des Transportvertrags: Kommt das Schiff heil an, händigt Menelao dem Primo die Ladung Zug um Zug gegen Bezahlung des Frachtlohnes und Rückzahlung der Darlehenssumme aus. Kommt das Schiff nicht an, bedarf es keinerlei Transaktionen. Primo hat zwar die Fracht verloren, bezahlt aber weder den Frachtlohn noch zahlt er das (hoffentlich hoch genug aufgenommene) Darlehen zurück. Gerichtliche Schritte müssen dabei von keiner Seite unternommen werden. Mit dem vor der Reise bar zugezahlten Darlehen garantiert also Menelao die sichere Ankunft der Ladung, Primo leistet sein Entgelt dafür nach dem Grad der erworbenen Sicherheit im Frachtlohn. Der Versicherungsgedanke kommt erst dadurch ins Spiel, daß sich bei Menelao die Verluste einzelner wegen Schiffbruchs oder Piraterie uneinbringlich gewordener Darlehen und der Gewinn aus einer Vielzahl glücklich eingegangener, um die Risikoprämie erhöhter Frachtlöhne zumindest die Waage halten sollen.

Von einem derartigen "Versicherungsdarlehen" unterscheidet sich unsere Urkunde, Tab.Pomp. 13, in einem wesentlichen Punkt: Nicht Primus, der Belader, bestätigt den Erhalt des Darlehens von tausend Drachmen, sondern Menelaos, der Naukleros. Die Verhältnisse scheinen also gegenüber der später üblichen mediterranen Praxis genau umgekehrt zu liegen. Gofas' Lösung ist denkbar einfach: Primus habe dieses Darlehen niemals real zugezahlt, sondern sich von Menelaos lediglich die Rückzahlung versprechen lassen "gemäß dem Seefrachtvertrag" (Z. 10/11). Mit diesem "fiktiven Darlehen" habe Menelaos die Ankunft der Ladung im Bestimmungshafen garantiert. Primus habe also entweder die Aushändigung der Ladung oder die Bezahlung der

¹ Zusätzlich zu dem von Gofas (o.Anm. 1) zitierten Werk von K. Nehlsen–von Stryk sei noch auf deren Beitrag im Rechtshist. Journ. 8, 1989, 195–208, hingewiesen.

tausend Denare (als "Rückzahlung" des Darlehens) verlangen können. Die folgenden Überlegungen gehen davon aus, daß Gofas die wirtschaftlichen Aspekte richtig gesehen hat. Die rechtliche Gestalt des Geschäftes wird sich freilich etwas schärfer fassen lassen. An der Sache vorbei führt jedenfalls die Bezeichnung "fiktives Versicherungsdarlehen".

*

Von einer völlig anderen Quellenbasis her hat sich kürzlich A. Bürge dem römischen Seefrachtvertrag und dessen Risiko genähert². Richtigerweise geht er davon aus, daß der Verfrachter aus der *locatio conductio* nicht für *vis maior* hafte. Verlust der Ladung durch Schiffbruch oder Piraten ist auch vom weiter reichenden *receptum nautarum* nicht erfaßt³. Es stand jedoch bei den Vertragsparteien, die Risikoverteilung individuell zu vereinbaren. So wie in den auf Papyrus überlieferten Frachtverträgen mit den Nilschiffen gibt es auch für die Seeschifffahrt in römischer Zeit Hinweise darauf, daß das Risiko für Schiffbruch manchmal vom Schiffer übernommen wurde. Den ältesten Beleg liefert Vell. Pat. 1,13,4: Der Feldherr Lucius Mummius habe sich nach der Eroberung Korinths (146 v. Chr.) dadurch lächerlich gemacht, daß er die erbeuteten Kunstwerke mit der Klausel nach Rom verschiffen ließ, *si eas perdidissent novas eos (scil. conductores) reddituros* (vgl. a. Philogelos 78; Bürge 394f.). Mummius hatte sich offenbar in der Klausel vergriffen. Er hätte für die unvertretbaren Sachen eine Aestimationsabrede treffen, nicht aber wie beim Transport vertretbarer Sachen eine Gattungsschuld begründen sollen. Den Wert der antiken Kunstwerke in Geld, nicht aber billige Kopien hätte Mummius als Ersatz vereinbaren sollen. Daß solche Vereinbarungen, womit der Schiffer alle Gefahr auf sich nimmt, sich in erhöhtem Frachtlohn niederschlagen, beweist Philogelos 81: ἐγὼ δὲ δέκα Ἀπτικὰς πλέονας δοὺς κινδύνῳ τοῦ κυβερνήτου πλέω (Bürge 396). Hier fehlt allerdings der Bezug auf römische Vertragspraxis (s. aber Gofas, o.Anm. 47, zu der nicht eindeutigen Stelle Ulp. 73 ed. D 20,4,6,1).

Für die Interpretation unserer Urkunde wichtig sind die Überlegungen, wie man in Rom die Übernahme des vollen Transportrisikos technisch bewältigte. Für die Verschiffung vertretbarer Sachen liegt die Begründung einer Gattungsschuld auf der Hand. Bürge (398) vermutet, die *condictio triticaria* habe sich speziell zur

² Seinen auf der SIHDA 1992 in Amsterdam gehaltenen Vortrag hat A. Bürge in Index 22, 1994, 389–407, publiziert. Wie sich nunmehr zeigt, hat er die bereits dort zur Diskussion gestellte Tab.Pomp. 13 zu Unrecht nicht in den Kreis seiner Quellen mit einbezogen.

³ Zum *receptum nautarum* s. Gofas (o.Anm. 47) und Bürge 391 (mit Anm. 9). Ansprechend vermutet Bürge, daß die sogenannte *exceptio Labeonis (si quid naufragio aut per vim piratarum perierit; Ulp. 14 ed. D 4,9,3,1)* bereits von Anfang an mit dem *receptum* verbunden war. Die Seegefahr hat mit der von Pomponius getadelten *improbitas hoc genus hominum* nichts zu tun.

Haftungsübernahme im Seefrachtvertrag herausgebildet. Daß vertretbare Sachen Gegenstand eines Darlehens sein können (*possumus in creditum ire*, Paulus 28 ed. D 12,1,2,1), versteht sich von selbst. Wird das Transportrisiko für unvertretbare Sachen, etwa die Kunstschatze des Mummius, übernommen, muß deren Wert sinnvollerweise bei Vertragsschluß geschätzt werden. Auch für die Schätzung unvertretbarer Sachen mit der Folge, daß die Gefahr auf den Übernehmer übergeht, wird eine ähnliche Wendung, *in creditum abire*, gebraucht (Ulp. 29 ed. D 14,4,5,18; weitere Belege Bürge, Anm. 31). In diesem speziellen Fall geht mit der Schätzung offenbar auch das Eigentum an den zum Verkauf überlassenen Waren über. Der Übergeber hat nur noch eine Geldforderung, aus Darlehen, die zwar unabhängig vom weiteren Schicksal der hingegebenen Sachen besteht, ist im Konkurs des Übernehmers jedoch auf die Quote beschränkt.

Im Seefrachtvertrag will der Belader seine Sache nicht veräußern, sondern wohlbehalten transportieren lassen. Nur im Falle des Schiffsbruchs oder der Piraterie will er die vertraglich vereinbarte Haftungssumme kassieren. Ebenso wie der Schiffer beim Getreidetransport die Haftung für die Seegefahr durch die Vereinbarung eines Getreidedarlehens übernehmen konnte, konnte er die Haftung für eine unvertretbare Sache durch die Vereinbarung eines Gelddarlehens begründen. In den Frachtvertrag dürfte neben dem allgemein üblichen *receptum rem salvam fore* noch ausdrücklich das *periculum* des Schiffers mit aufgenommen worden sein (vgl. den oben zitierten Philogelos 81; zum *recipere* eines *periculum* in anderem Zusammenhang s. Ulp. 36 ed. D 27,8,1 pr.). Neben dem Frachtvertrag wird eine Darlehensurkunde errichtet, die unter Bezug auf den Frachtvertrag den vereinbarten Wert der übernommenen Fracht als Darlehenssumme nennt. Da der Schiffer die Fracht tatsächlich übernommen hat, besteht nach römischer Auffassung kein unüberwindliches Hindernis, für den Fall des Unterganges der Sachen deren Wert als Darlehen geschuldet zu betrachten⁴.

Man könnte sich, diese kleine Betrachtung abschließend, fragen, warum die Römer die *aestimatio* der Fracht nicht in eine Stipulation kleideten. Sie hätten damit die dogmatisch nicht ganz saubere Lösung über das Darlehen vermeiden können. Das dürfte daher rühren, daß der Seefrachtvertrag im Mittelmeerraum bereits seine festen Formen hatte, als ihn die römischen Händler übernahmen. Auch wenn die Wurzeln der Haftungsübernahme im "fiktiven Darlehen" der hellenistischen Rechtsauffassung liegen (Gofas, o.Anm. 19 und bei Anm. 49–52), darf man nicht übersehen, daß die Parteien in Puteoli die römische Form der Urkunden (ἔγραψα p.2,6 – *scripsi*, p.3,4) und nicht das griechische ὁμολογῶ gebrauchten (s. Gofas o.Anm. 19). Das "fiktive Darlehen" reicht in Rom nicht aus. Nach römischer Auffassung mußte ein reales Element vorhanden sein.

⁴ Zu der bekannten Kontroverse um das "Vereinbarungsdarlehen", Ulp. 31 ed. D 12,1,15 und Afr. 8 quaest. D 17,1,34 pr., s. Kaser RP I² 531; in die Diskussion mit einzubeziehen sind die oben erwähnten Wendungen wie *in creditum ire* (vgl. Bürge, Anm. 31).

Das liegt in der Übergabe der Fracht; die Rückgabe kann als Rückzahlung eines Gelddarlehens vereinbart werden.

*

Aufbauend auf den Überlegungen Gofas' suchte ich zu zeigen, daß Tab.Pomp. 13 inhaltlich nichts anderes ist als eine "Aestimationsabrede" für den Fall, daß sich die vom Naukleros Menelaos übernommene Seegefahr verwirklichte. Das Geschäft wurde in die Form eines Darlehens gekleidet, weil der Belader Primus sich auf diese Weise eine *condictio* sichern konnte. Vielleicht wirkte das Vorbild des hellenistischen "fiktiven Darlehens" noch nach, das in ähnlicher Weise eine abstrakte Forderung entstehen ließ. Dem Belader ging es lediglich darum, ein Forderungsrecht zu erwerben. Das "Darlehen" war nur leere Form. Der Schiffer übernahm damit in einer vereinbarten Höhe das Risiko der Seegefahr, der Belader zahlte dafür einen erhöhten Frachtlohn. In dieser von Gofas klar erkannten Funktion ist Tab.Pomp. 13 ein wichtiger Beleg für eine "Aestimationsabrede", die eine objektive Haftung begründet.

Gofas hat auch gezeigt, daß die Belader in wirtschaftlich und politisch unsicheren Zeiten sich nicht mehr mit einer Garantie der Verfrächter begnügten, die sie gerichtlich hätten durchsetzen müssen. Sie verlangen die Garantiesumme bar im voraus. Aus der haftungsbegründenden "Aestimationsabrede" wird das "Versicherungsdarlehen".