

## VERSICHERUNGEN IM SEETRANSPORT GEGEN VERSKLAVUNG

Viola HEUTGER  
Universität Luzern

Der Seehandel ist und war ein wichtiger Bestandteil der Weltwirtschaft. Sturm und Piraten formten die größten Herausforderungen einer Seereise. Schon in der Antike wurden weite Strecken über See zurückgelegt. Bereits bei den Griechen waren Finanzierungsgeschäfte für den Seetransport bekannt, die dann von den Römern übernommen und zum Teil weiterentwickelt wurden.<sup>1</sup>

In Corpus Iuris Civilis finden wir bereits detaillierte Bestimmungen über den Seetransport und die Haftung für Ladungsverlust während einer Seereise. Als Lex Rhodia de iactu ist uns in D.14.2 ein ganzer Titel zum Seewurf und den daraus entstehenden Verpflichtung zur Kompensation überliefert.<sup>2</sup> Das Seehandelsrecht kennt aber noch viele weitere Herausforderungen. Dort wo Schiffe fahren, dort gibt es häufig auch Piraten.

Ein prominentes Beispiel in der Geschichte ist Caesar. Plutarch<sup>3</sup> berichtet uns, dass Caesar in der Nähe der Insel Pharmakon in die Gewalt von Piraten kam. Er blieb 87 Tage bei den Piraten und seine Freunde reisten durch das Land, um das Lösegeld zu sammeln. 50 Talente wurden gesammelt und gezahlt. Caesar kam frei und reiste weiter nach Milet. Nicht jeder hatte solche Freunde und so ein gutes Netzwerk. Derzeit gibt es noch keine überzeugenden Nachweise, ob es bereits in der Antike Versicherungen gegen die Gefahren der See gab, insbesondere Versicherungen für den Freikauf zum Erhalt der Freiheit. Das Lösegeld, seine Zahlung damals und

---

<sup>1</sup> Für eine Übersicht zum *fenus nauticum* siehe, Reinhard ZIMMERMANN: *The law of obligations*. Oxford, University Press, 1996. 183 ss.

<sup>2</sup> Viola HEUTGER: Lex Rhodia and Unjust Enrichment. In: Eltjo SCHRAGE: *Unjust Enrichment and the Law of Contract*. The Hague, Kluwer International, 2001. 217–223. Zur Weiterentwicklung des Gedankens der Lex Rhodia de iactu Reinhard ZIMMERMANN: *The law of obligations*. Oxford, University Press, 1996. 406 ff.

<sup>3</sup> *Plutarchi vitae parallelae*. Band 2 Fasc. 2, (Herausgeber Konrat ZIEGLER – Hans Gärtner) Stuttgart–Leipzig, Teubner, 1994. Kapitel 2.

heute und die Beschaffung davon, dass interessierte mich besonders. Den zeitlichen Schwerpunkt möchte ich heute in der Zeit von 1600 bis jetzt legen und thematisch die niederländische Situation behandeln.

Mein Interesse an diesem Thema wurde im Jahr 2006 geweckt. In dem Jahr zog ich mit meinem Mann auf eine Insel in der Karibik. Auf dieser Insel starteten Piraten, saßen sie in Haft und machten Pläne für neue Taten. Oft wähten wir uns auf Curacao auf einer Pirateninsel. Genau zu dem Zeitpunkt unseres Umzugs, im Jahr 2006 wurde in den Niederlanden der Artikel im Handelsgesetzbuch über die Versicherbarkeit der Lösegeldsumme zum Freikauf der Freiheit aus Piratenhänden abgeschafft.<sup>4</sup>

So kam ich zum Thema des heutigen Vortrags. Thema ist das Versicherungsrecht im Seetransport mit Bezug auf den Freikauf von Sklaven. Der sich ergebende Fall ist ein oft vorkommender. Der Eigentümer oder Reeder eines Schiffes versichert Ladung und Mitfahrende gegen die Gefahren der See. Seit der babylonischen Zeit versuchte man im Seetransport Kompensationsmechanismen zu entwickeln, die das Risiko einer Seereise über die beteiligten Parteien verteilen. Eine der drohenden Gefahren der See ist auch die Möglichkeit gefangen genommen zu werden und anschließend als Sklave dienen zu müssen. Lösegeld musste für die Freilassung gezahlt werden. Diese Summen waren nicht so einfach auf Schiff und Ladung zu berechnen. Daher suchte man nach anderen Möglichkeiten.

Die Policen der Versicherung in der Neuere Zeit sahen auch den Freikauf eines versklavten Menschen vor. In die Policen wurde die maximale Höhe des Lösegelds, welches gezahlt werden konnte, aufgenommen. Als Beispiel diene uns der folgende Sachverhalt. Niederländische Handelsschiffe treffen auf hoher See auf Piraten aus Maghreb, einem Teil Nordwest Afrikas. Das niederländische Schiff wird erobert und das Schicksal der Mitfahrenden ist unsicher und die Möglichkeit besteht, dass diese als Sklaven verkauft werden sollen. Das war ein oft vorkommender Fall.<sup>5</sup> Bei den Piraten handelte es sich vor allem um aus Spanien vertriebene Moren und ihre Nachfahren. Stationiert waren sie vor allem in Tripoli, Algerien und Tunesien. Ab 1519 schlossen sich auch Türken an. Die genannten Länder wurden im 17. Jahrhundert Militärrepubliken, nachdem sie nicht mehr von den Türken regiert wurden.<sup>6</sup> Diese Gruppe Seeräuber stellte formte im 17. und 18. Jahrhundert für die niederländische Handelsschiffahrt ein großes Problem dar. Für die Piraten selber war es ein profitables Business. So kam es, dass sich auch Europäer dieser Gruppe anschlossen, so zum Beispiel auch Niederländer. Ein besonders gefährliches Gebiet war die Straße

<sup>4</sup> 30 137 Aanpassing van de wetgeving aan en invoering van de wet tot vaststelling van titel 7.17. (verzekering) en titel 7.18 (lijfrente) van het nieuwe Burgerlijk Wetboek (Invoeringswet titel 7.17 en titel 7.18 Burgerlijk Wetboek).

<sup>5</sup> Einen guten Überblick zur Lage gibt Ernst Jakob WEBER: *De Beveiliging van de zee tegen Europeesche en Barbarijsche Zeerovers, 1609–1621*. Amsterdam, N.V. Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij, 1936.

<sup>6</sup> Johan VAN NIEKERK: *The developments of the principles of insurance law in the Netherlands from 1500 to 1800*. vol. I., Cape Town, Juta, 1998. 401.

von Gibraltar.<sup>7</sup> Dort wurden die Schiffe geentert und die eroberten Waren verkauft, die Mitfahrenden in die Gefangenschaft verkauft. Der Sklavenverkauf war der lukrativste Teil dieser Tat. Die Summen jener, die verkauft wurden sind erheblich. Mit Staunen nimmt man zur Kenntnis, dass allein in Algerien in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts 20 000 christliche Sklaven verkauft wurden. Noch mehr sogar in Tunis.<sup>8</sup>

Allerdings muss man anmerken, dass die potentiellen Sklaven ganz unterschiedlich behandelt wurden.<sup>9</sup> Zuweilen reichte es, nachzuweisen, dass man Moslem war und wurde sofort wieder freigelassen. Ganz verlässliche Zahlen gibt es nicht. Bei den genannten Größen versteht man dennoch bereits, dass der Freikauf eines Seefahrenden aus Versklavung ein Versicherungsobjekt wurde, auf diese Art versuchte man die Freiheit der Mitreisenden zu versichern. Aber nicht nur die Versicherungen entwickelten sich, auch politisch arbeitete man an diesem Problem.

Man versuchte Bündnisse mit den Piraten zu schließen, man trat mit ihnen zusammen dem gemeinsamen Feind gegenüber. So wurde zum Beispiel mit den Gouverneuren von Algerien ein Traktat geschlossen.<sup>10</sup> Die Eroberungen von Schiffen hatte nicht nur das Erlangen von Lösegeld zum Ziel. Man versuchte auch die Menschen zu missionieren. So war eine Alternative zur Zahlung des Lösegelds sich zum muslimischen Glauben zu bekehren und bei den Seeräubern zu bleiben. Wer das nicht wollte, der musste zahlen.

In der englischen Sprache kennen wir die Unterscheidung zwischen *privateer* und *pirate*.<sup>11</sup> Der erste ist von seiner Regierung ermächtigt feindliche Schiffe anzufallen, der andere nicht. Gerade im Religionskrieg bestand ein Interesse Schiffe anzufallen, da es eben bei den Handelsrouten der damaligen Zeit auch und vor allem um die Interessen der christlichen Welt gegenüber der Welt des Halbmondes ging. So setzten die Regierungen ihre Handelsschiffe und Kapitäne nicht nur zu kommerziellen Zwecken ein. Ab dem 17. Jahrhundert spielt dies eine große Rolle. Das internationale Recht erlaubte keine Piraterie, allerdings waren glaubensmotivierte Überzeugungskämpfe auf hoher See erlaubt. Während Piraten der Feind aller waren, enterten die anderen alle Feinde eines oder mehrerer bestimmter Staaten.

Aber zu einer wirklichen dauerhaften Lösung des Problems kam man nicht. Erst die französische Eroberung von Algerien im Jahr 1830 beendete dieses spezielle Problem. Andere Gebiete blieben weiterhin gefährliches Fahrwasser. Die Piraten waren mobil. So ist überliefert, dass sie auch im englischen Kanal, rund um Irland und im Jahr 1627 sogar bis Reykjavik in Island fuhren.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> WEBER aaO. 87 ff.

<sup>8</sup> VAN NIEKERK aaO. 401, FN 294.

<sup>9</sup> Daher wurden auch ganz unterschiedliche Strategien zum Freikauf bedacht. WEBER aaO. 89, 90.

<sup>10</sup> Volle zehn Seiten widmen sich dieser Beziehung in dem Abschnitt Algerien in dem Nederlandsche Placaat. En rechtskundig woordenboek, 1. Teil, Amsterdam und Dordrecht, 1741. Einen Überblick über die langen Schwierigkeiten mit Algerien bietet WEBER aaO. 87 ff.

<sup>11</sup> VAN NIEKERK aaO. 400 ff.

<sup>12</sup> VAN NIEKERK aaO. 401.

Neben diesen sogenannten barbarischen Piraten<sup>13</sup> fuhren aber auch noch von der osmanischen Regierung beauftragte Seeräuber durch das Mittelmeer. Diese Korsaren waren auch eine Gefahr. Auch waren einige der Länder, die Seeschiffe unterwegs hatten, untereinander im Krieg. Wurden nun von feindlichen Schiffen Seeleute, Kapitäne oder Mitreisende gefangen genommen, so wurde sie als Kriegsbeute angesehen und waren somit noch nicht einmal Sklaven.<sup>14</sup>

So gab es verschiedene Freibeuter auf dem Wasser. Einige enterten aus völlig verschiedenen Motiven nie Schiffe der eigenen Nation, andere dagegen waren echte Piraten und nur auf Gewinn aus.

Die Strafen, die auf Piraterie verhängt wurden, waren drastisch. Der Anführer wurde getötet. Die übrigen Piraten hatten auf Freiheit eine Chance, wenn sie zum Austausch anderer versklavter Mitfahrender eingesetzt werden konnten. In einigen Fällen wurden die Piraten aber auch begnadigt, da es sich oft um ehemalige arbeitslose Seeleute handelte.<sup>15</sup> Versicherungsbetrug im Zusammenhang mit Piraten wurde der Piraterie gleichgesetzt und ebenso so schonungslos bestraft.

Wie sahen nun die gesetzlichen Regeln gegen diese Gefahr der See aus und wie lebte diese Thema in der Bevölkerung? Der Freikauf von Sklaven was ein wichtiges Thema in den Niederlanden des 18. Jahrhunderts. Viele Kirchen fragten um Kollekten, Lotterien wurden mit dem Ziel organisiert, auf diese Weise Geld zu sammeln für den Freikauf von Gefangenen. Hin und wieder gab es ad hoc Fonds und eben auch Versicherungen.<sup>16</sup> Anschaubar wird die Problematik mit dem in Ungarn gut bekannten Fall der Befreiung von ungarischen Sklaven aus der Napolitanischen Sklaverei durch den berühmten Admiral de Ruyter.<sup>17</sup> Noch heute erinnert ein Monument in Debrecen an diese Tat, bei der De Ruyter, die ungarischen Pastoren in Holland unter der Auflage freiließ, dass sie ihre Glaubensstreitigkeiten beilegen sollten.

Die Gefahr der Gefangenschaft bei einer Seereise war leider häufig gegeben. Gegen diese Gefahren bestanden daher schon früh Gesetze. In den heutigen Niederlanden wurde 1563 von König Philips ein Seerecht erlassen, welches im Titel Seerecht und Assurantien schon die Höhe der Versicherungssumme festlegte. Um Spekulationen zu vermeiden wurde diese damals bereits auf höchstens die Hälfte des Werts des Schiffs beschränkt.<sup>18</sup> Eine erste Police wurde in Amsterdam ausgestellt im Jahr 1678.<sup>19</sup>

<sup>13</sup> Diese beherrschten eine zeitlang das Mittelmeer. WEBER aaO. 109.

<sup>14</sup> VAN NIEKERK aaO. 435.

<sup>15</sup> VAN NIEKERK aaO. 402.

<sup>16</sup> VAN NIEKERK aaO. 437.

<sup>17</sup> Siehe dazu Jozsef BORUS: Die Befreiung der ungarischen Galeerensklaven. In: *Reformation und Gegenreformation im Pannonischen Raum*. Schlaininger Gespräche 1993/94. (Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland, Band 102) Eisenstadt, 1999. 24 ff.

<sup>18</sup> Simon van LEEUWEN: *Het Roomsche Hollandsche Recht*. IX Teil. IV Buch, Amsterdam, 1783. 69 f.

<sup>19</sup> VAN NIEKERK aaO. 438.

Was war nun das Ziel der Piraten? War es das schnelle Geld? Interessant ist zu vermerken, dass es den Piraten sehr wohl um den Erhalt des Lösegelds ging, aber erstaunlicher Weise, nicht so schnell wie möglich. Die versklavten Seefahrenden waren auch ein Machtmittel in den Unterhandlungen und verblieben oft über viele Jahre in Gefangenschaft. Bis zu über dreißig Jahren sind überliefert.<sup>20</sup>

Der Freikauf wurde zu einer Verhandlung- und Versicherungsangelegenheit. Allerdings gab es mancherorts auch Sklavenkassen, so zum Beispiel in Lübeck, wo für jeden zur Seefahrenden eingezahlt werden musste. So war es zum Beispiel üblich pro verdienter Mark bei kurzen Reisen 6 Pfennige und bei langen Reisen in den westlichen Ozean sogar einen Schilling in die Sklavenkasse einzubezahlen.<sup>21</sup>

Vielerorts hatte man sich gegen öffentlich Fonds gestellt, da man erwartete, dass sonst der Markt darauf reagieren würde, die Routen unvorsichtiger gewählt und die Freikaufpreise in die Höhe schießen würden.<sup>22</sup>

Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das Problem im Wetboek van Koophandel, dem Handelsgesetzbuch geregelt, welches 1838 in Kraft trat. Bereits in den Vorentwürfen finden wir Hinweise auf zu zahlende Höchstsummen.<sup>23</sup> Aber auch den Hinweis, dass die Gefahr der Sklaverei bei seefahrenden sowohl zu Wasser wie auch zu Lande gegeben ist.<sup>24</sup>

Das niederländische Handelsgesetzbuch, auf der Grundlage eines Gesetzes vom 26.12.1835, handelte im neunten Titel von den Versicherungen gegen die Gefahren der See und der Versklavung.<sup>25</sup> Artikel 2 dieses Titels nennt dann neben anderen gedeckten Gefahren auch die Gefahr der Versklavung. Der Kommentar aus dem Jahr 1838 verweist als Ursprung dieser Regelung auf das altvaterländische Recht.<sup>26</sup> Es soll Bijnkershoek gewesen sein, der den Umstand der Versklavung auch in das Umfeld des Versicherungsrechts gerückt hat.<sup>27</sup> Dieser merkte allerdings an, dass das

<sup>20</sup> VAN NIEKERK aaO. 435.

<sup>21</sup> Johannes ABBINK: *Het Zeeregt en de Zee-Assurantiewetten aller Volken*. Amsterdam, Weijtingh & v.d. Haart, 1856. 211.

<sup>22</sup> VAN NIEKERK aaO. 435.

<sup>23</sup> *Ontwerp voor een Wetboek van Koophandel* van 26 oktober 1822, no. 3, artikel LXII. Verzekering tegen slavernij wordt gedaan tot eene bepaalde somma, voor welke de persoon, die in slavernij gebracht is, en wiens vrijheid verzekerd is, mag gerantsoeneerd worden. Voorwerpen van wetten – Aanmerkingen en Processen- Verbaal der Staten Generaal op het wetboek van koophandel, Brussel 1822.

<sup>24</sup> Art. 2 des Entwurfs vom 23. März 1835 lautete: [...]

»Het leven van een» of meer personen;

» De gevaren der zee, die der slavernij daaronder begrepen;

»De gevaren van vervoer te lande en te water; [...]. Robert Hatan, Utrecht, Akademie-Boekhandelaar, 1841.

<sup>25</sup> Siehe Wilhem Parker DE RUYTER ROCHER VAN RENAYS: *Bijdragen tot beschouwing van het Nederlandsch Wetboek voor Koophandel*. Amsterdam, F. Boogaard, 1838.

<sup>26</sup> Siehe DE RUYTER ROCHER VAN RENAYS aaO. 349.

<sup>27</sup> Cornelius VAN BIJNKERSHOEK: *Questionum Iuris Privati*. Leiden, Joannem van Kerckhem, 1744., liber 4, cap 1. 526. Bijnkershoek stellt hier die Frage, ob eine Versicherung zum Erhalt der bürgerlichen Freiheit möglich ist und erwähnt den Fall, dass ein Seefahrer in die Hände von Türken gefallen ist.

Leben eines Menschen nicht in einem Wert ausgedrückt werden kann, allerdings sehr wohl ein Lösegeld gezahlt werden kann, zur Wiedererlangung der bürgerlichen Freiheit als unschätzbarem Gut. Die Frage, ob ein Ersatz für gezahltes Lösegeld für Mensch und Gut unter eine Versicherung fallen kann, das beschäftigte bis heute über Jahrhunderte hinweg die Juristen. Lange Zeit und in vielen Gegenden war das Lösegeld kein versicherungsfähiges Gut. In Frankreich finden wir allerdings Spuren einer möglichen Versicherung zur Erstattung von Lösegeldzahlungen. Aus Frankreich ist eine Verordnung aus dem Jahr 1681 bekannt, die die bürgerliche Freiheit als ein Gut ansieht und diese im Fall einer Versklavung für versicherungsfähig erklärt.<sup>28</sup> In der Doktrin kommen wir der Ausarbeitung dieses Gedankens auch bei Pardessus entgegen, der in diesem Zusammenhang von einer Notwendigkeit einer Versicherung gegen diese Gefahr im Seehandel spricht.<sup>29</sup> Im niederländischen Handelsrecht von 1835 ist die ersatzfähige Summe zum Freikauf in der Polis zu bestimmen und der Versicherer hat im Fall eines Freikaufs auch nur die Höhe dieser Summe zu ersetzen, auch wenn ein höherer Betrag gefordert wurde.<sup>30</sup>

Bis zum 1. Januar 2006 blieb die Versicherung gegen Versklavung in den Niederlanden bestehen. Dann erst wurde sie abgeschafft.<sup>31</sup> Gleichzeitig gab es aber im holländischen Parlament Diskussion über die Maßnahme um holländische Schiffe im Golf von Aden freizukaufen oder gegen Piraten zu versichern oder durch einen Fonds zu schützen. Die holländische Marine hat dort Einsätze gefahren und Piraten festgenommen, die in Holland verurteilt wurden. Der Gedanke der alten Regelung lebt also noch fort, wenn nun auch kein Gesetzestext das Problem der Piraten auf den Weltmeeren löst.

---

<sup>28</sup> Ordonance 1681, titre de assurances, art. 9 und 10. Siehe DE RUYTER ROCHER VAN RENAYS aaO. 351.

<sup>29</sup> Cours de droit commerciaux, 589 und 761.

<sup>30</sup> DE RUYTER ROCHER VAN RENAYS aaO. 351 f.

<sup>31</sup> 30 137 Aanpassing van de wetgeving aan en invoering van de wet tot vaststelling van titel 7.17 (verzekering) en titel 7.18 (lijfrente) van het nieuwe Burgerlijk Wetboek (Invoeringswet titel 7.17 en titel 7.18 Burgerlijk Wetboek).