J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung in Berlin SW. 48.
Wilhelmstraße 119/120.

Allgemeines
Deutsches Handelsgesetzbuch.

Mit Kommentar herausgegeben
von
H. Makower,
Rechtsanwalt und Notar.

Elfte, vermehrte und verbesserte Auflage.

Lex. 8°. 16 Mk., gebunden in Halbfranz 18 Mk. 50 Pf.

„... Es muß als ein Ereigniß auf litterarischem Gebiete angesehen werden, wenn ein Kommentar zum Handelsgesetzbuch in dem Umfange wie der vorliegende trotz der gerade in diesem Fache bestehenden sehr großen Anzahl gleichartiger Werke elf Auflagen erleben konnte. Der Makowersche Kommentar hat sich das Interesse nicht nur der Juristen-, sondern auch der Handelswelt in steigendem Maße erobert, und gerade die neueste Auflage desselben ist vermöge ihrer nach jeder Richtung hin eingetretenen Vervollkommnung in hohem Grade geeignet, das Ansehen und den guten Ruf dieser Bearbeitung des Handelsgesetzbuches neu zu rechtfertigen..."

(Der Handelsgesellschafter I Nr. 3.)

Guttentag'sche Sammlung
№ 36. Deutscher Reichsgesetze. № 36.
Text-Ausgaben mit Anmerkungen.

Gesetze,

betreffend

die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei.

Vom 15. Juni 1895.

Nach den Materialien erläutert

von

H. Makower,
Justizrath.

Berlin SW. 48.
Wilhelmstraße 119/120.
J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung.
1896.

Vorwort.

Der vorliegende Kommentar will die Anwendung der durch ihn erörterten Gesetze im Sinne des Gesetzgebers erleichtern, und giebt zu diesem Zwecke die Motive an, welche für die einzelnen gesetzlichen Bestimmungen theils in der Begründung des von den Bundesregierungen vorgelegten Entwurfs, theils in dem Berichte der vom Reichstag eingesetzten Kommission, theils im Plenum des Reichstags geltend gemacht wurden. Die Begründung ist soweit als möglich in ihrem Wortlaut angeführt. Manche Ueberarbeitungen wurden jedoch durch die vom Reichstage vorgenommenen Aenderungen nothwendig. Hoffentlich werden die gegebenen Erläuterungen von einigem Nutzen für die richtige Anwendung der bezeichneten Gesetze sein, welche die erste allgemeine deutsche Regelung der betreffenden Materien enthalten.

Inhalt.

A. Gesetz, betreffend die Binnenschiffahrt.

		Seite
I.	Abschnitt. Schiffseigner. §§ 1—6 . .	9
II.	Abschnitt. Schiffer. §§ 7—20 . . .	21
III.	Abschnitt. Schiffsmannschaft. §§ 21—25	40
IV.	Abschnitt. Frachtgeschäft. §§ 26—77 .	47
V.	Abschnitt. Haverei. §§ 78—91 . . .	119
VI.	Abschnitt. Zusammenstoß von Schiffen, Bergung und Hülfeleistung. §§ 92—101	144
VII.	Abschnitt. Schiffsgläubiger. §§ 102—117	154
VIII.	Abschnitt. Verjährung. §§ 118—119 .	171
IX.	Abschnitt. Schiffsregister. §§ 120—130	173
X.	Abschnitt. Verpfändung und Zwangsvollstreckung. §§ 131—137	181
XI.	Abschnitt. Schlußbestimmungen. §§ 138 bis 142	195

B. Gesetz, betreffend die Flößerei.

§§ 1—33. Seite 200 bis 223.

Sachregister 224

(Nr. 2245.)

Gesetz,

betreffend

die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.

Vom 15. Juni 1895.

(R.G.Bl. 1895. Nr. 23. S. 301.)

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:[1])

[1]) Am 13. Dezember 1894 legte der Reichskanzler dem Reichstag den Entwurf eines G. betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vor (Nr. 81 der Drucksachen. 9. Legislatur-Periode 3. Session 1894/95). Der Entwurf wurde in der Sitzung vom 25. u. 26. Januar 1895 zum ersten Male berathen und an eine Kommission verwiesen, welche in Nr. 253 der Drucksachen ihren Bericht erstattete. Die zweite Berathung fand im Reichstag am 29. April und die dritte am 4. Mai 1895 statt. Das aus jenen Berathungen hervorgegangene Gesetz ist am 15. Juni 1895 sanktionirt und im Reichs-Gesetzblatt Nr. 23 von 1895 S. 301 veröffentlicht. Nach § 142 desselben tritt es am 1. Januar 1896 in Kraft.

Erster Abschnitt.

Schiffseigner.

§. 1.

Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigenthümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes.[1])

Zu § 1.

[1]) a. **Schiffseigner.** Der Art. 45 H.G.B. sagt: Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs. Der § 1 d. G. lautet absichtlich etwas anders; er sieht davon ab, ob das Schiff einem Erwerbszwecke dient, umfaßt also nicht blos die Eigenthümer der zur Güter- u. Personenbeförderung sowie zur Schleppschiffahrt und Fischerei bestimmten Schiffe, sondern auch die Eigenthümer von Lustyachten, von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienste benutzten Fahrzeugen, bezieht sich aber nur (wie e contrario aus § 2 hervorgeht) auf solche Eigenthümer, welche selbst die Verfügung über das Schiff haben, gleichviel ob sie es selbst führen oder durch einen ihrer Weisung unterworfenen Schiffer führen lassen, und ob die Verwendung des Schiffes für eigene oder fremde Rechnung erfolgt. Ueberläßt der Eigenthümer die selbstständige Verwendung des Schiffes durch Vermiethung oder sonstigen Vertrag einem Dritten, oder wird die selbstständige Verfügung über das Schiff ihm sonst entzogen, so gilt er Dritten gegenüber nicht mehr als Schiffseigner im Sinne des § 1 (Begr. S. 34).

b. **Miteigner.** Auf das Verhältniß mehrerer Miteigner eines Binnenschiffes finden die Grundsätze des

Schiffsgläubiger (§§. 102 bis 116) herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.[1])

Zu § 2.

[1]) **Ausrüster.** Wer ein Schiff, das einem Andern gehört, auf Grund eines Miethsvertrages oder sonstigen Gebrauchsüberlassungs-Vertrages oder ohne Recht zur Schiffahrt verwendet und über dasselbe selbstständig verfügt, namentlich dem Schiffer gegenüber die Stellung des verfügungsberechtigten Unternehmers inne hat, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses G. angesehen, insbesondere hinsichtlich der Haftpflicht (analog Art. 477 H.G.B.). Die Worte: im Sinne dieses Gesetzes sollen andeuten, daß der Ausrüster nicht auch in anderen Beziehungen als Eigenthümer des Schiffes behandelt werden soll; er ist daher namentlich nicht zu einer eigenmächtigen Veräußerung oder Verpfändung des Schiffes befugt; derartige Verfügungen sind vielmehr ungültig, soweit sie nicht nach den allgemeinen Grundsätzen über den Schutz des gutgläubigen Erwerbers aufrecht erhalten werden. Ebensowenig bezieht sich die Bestimmung auf das Gebiet des öffentlichen Rechts; es wird also auch nicht die Frage berührt, ob Anforderungen und Auflagen der Strompolizeibehörden in Ansehung des Schiffes gegen den Eigenthümer als solchen oder gegen den Ausrüster zu richten sind. Auch darüber, ob Kosten, die in einem solchen Falle von dem Ausrüster bestritten werden mußten, diesem endgültig zur Last bleiben oder ihm von dem Schiffseigner zu erstatten sind, ist die Entscheidung nicht aus dem § 2, sondern aus dem zwischen beiden etwa bestehenden Vertragsverhältniß oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entnehmen.

§. 3.

Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.[1])

Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§. 21) und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangslootsen.[2])

Zu § 3.

[1]) a. **Haftpflicht.** Der Abs. 1 des § 3 entspricht wörtlich der im § 451 H.G.B. für den Rheder gegebenen Vorschrift. Er bestimmt, daß der Schiffseigner, nicht aber mit welchen Vermögenswerthen er für den Schaden haftet, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, gleichviel ob der Schiffseigner in einem Vertragsverhältniß zu dem Dritten steht oder nicht, also namentlich für den Schaden durch Zusammenstoß mit einem anderen Schiffe, Anfahren gegen Brücken, Schleusen, Uferanlagen, Badeanstalten u. dgl. m. sowie durch Verletzung des Körpers oder der Gesundheit von Personen. Der Schiffseigner haftet also nicht blos für sein persönliches Verschulden oder nur für culpa in eligendo, vielmehr allgemein für schuldbare Verletzungen durch Personen der Schiffsbesatzung im Dienste. Wer hieraus einen Anspruch herleitet, ist für das Verschulden beweispflichtig.

b. Die Anwendung des Abs. 1 des § 3 ist aber nicht auf schuldhafte Verletzungen durch unerlaubte Handlungen im engeren Sinne (wie Sach- und Körperbeschädigungen) zu beschränken, vielmehr auch auf Verletzung von Dienstobliegenheiten des Schiffers zu erstrecken, welche

an sich nicht die Erfüllung von Vertragspflichten des Schiffseigners betreffen, wie z. B. (§§ 91, 99) auf die vorzeitige Auslieferung von Gütern, auf welchen Haverei-beiträge oder Bergungs- oder Hülfskosten haften, oder im Falle wenn Schiffseigner und Frachtführer verschiedene Personen sind. In diesem Falle kann auch bei Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern sowie bei verspäteter Ablieferung derselben ein Anspruch gegen den Schiffseigner nur auf die Bestimmung des § 3 gegründet werden.

c. Inwieweit der Schiffseigenthümer den Ladungsbetheiligten aus dem Frachtvertrage namentlich wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Frachtgütern haftet, ist in den §§ 57 ff. d. G., und wieweit er hierbei für seine Leute und andere Personen haftet, deren er sich bei der Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient, im Art. 400 H.G.B. bestimmt. (Begr. S. 37 u. 86.) Der letztere lautet: Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient.

d. Der Schleppschiffahrts-Unternehmer haftet für Schäden, welche dem geschleppten Schiffe durch Verschulden der Besatzung des Schleppschiffes zugefügt werden schon aus den für den Werkvertrag geltenden Grundsätzen des bürgerlichen Rechts. Nach § 3 haftet er aber auch den Ladungsbetheiligten des geschleppten Schiffes, sofern durch Verschulden der Besatzung des Schleppschiffes Frachtgüter verloren gegangen oder beschädigt worden sind. Ist den Ladungsbetheiligten oder dritten Personen ein Schaden nicht durch die Besatzung des Schleppschiffes, sondern des geschleppten Schiffes zugefügt, so trifft die Verantwortlichkeit diesen gegenüber nur den Eigner des letzteren Schiffes, auch wenn etwa die Besatzung des geschleppten Schiffes gleichfalls von dem Schleppschiffahrts-Unternehmer gestellt ist. Der Eigner des geschleppten Schiffes hat dann auf

Grund seines Vertragsverhältnisses (des Frachtvertrages) Regreß gegen den Schleppschiffahrts-Unternehmer. Soweit nach bürgerlichem Recht (code civil Art. 1384) auch in dem erwähnten Falle ein unmittelbarer Anspruch des Geschädigten gegen den Schleppschiffahrts-Unternehmer sich begründen läßt, wird hieran nichts geändert, nur ist dann die Haftung durch § 4 Ziff. 3 beschränkt. (Begr. S. 39.)

e. In der Kommission (Ber. S. 20) wurde konstatirt, daß in Ansehung der Bestimmungen über das Verschulden bei großer Haverei (§ 79 Abs. 2 u. 3) zu der Schiffsbesatzung auch der sein Schiff selbstführende Schiffseigner gehört.

[2]) Der Abs. 2 des § 3 schließt sich dem Art. 445 H.G.B. an, bestimmt jedoch ausdrücklich, daß der Zwangslootse nicht zur Schiffsbesatzung gehört, ein Grundsatz, der im Seerecht nicht allgemein ausgesprochen, vielmehr nur für den Fall der Schiffskollision (Art. 740) zur Anwendung gebracht ist. (Begr. S. 40.)

§. 4.

Der Schiffseigner haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:[1])

1. wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;
2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unter-

schied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht; [3])

3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird. [4])

Durch die vorstehenden Bestimmungen wird die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens desselben nicht berührt. Der Schiffseigner haftet jedoch, auch wenn er selbst das Schiff führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht, es sei denn, daß ihm eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt. [5])

Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes. Der Fracht steht bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich. [6])

Zu § 4.

[1]) **Haftungsobjekt.** Der § 4 ist in seinen 3 Ziffern dem Art. 452 H.G.B. nachgebildet, und beruht wie dieser auf dem System der beschränkten rein dinglichen Haftung. Der Schiffseigner kann daher in diesen Fällen nur bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Fracht verurtheilt werden.

[2]) Nach Ziff. 1 tritt die beschränkte Haft für Verbindlichkeiten aus Rechtsgeschäften ein, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse, und

nicht mit Bezug auf eine ihm ertheilte Vollmacht geschlossen hat. Im Art. 452 Ziff. 1 heißt es: besondere Vollmacht; das Wort „besondere" ist im § 4 fortgelassen, um das Mißverständniß zu verhindern, als müßte die Vollmacht zur Begründung der persönlichen Haftung eine Spezialvollmacht sein.

3) Unter Ziff. 2 fällt namentlich die Haftung, welche den Schiffseigenthümer als Frachtführer in den Fällen des Verlustes oder der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung von Frachtgütern trifft, desgleichen die Haftung des Schleppschiffahrts-Unternehmers gegenüber den Eigenthümern der geschleppten Schiffe, und die Haftung der zur Personenbeförderung bestimmten Schiffahrts-Unternehmungen gegenüber den Reisenden. Voraussetzung ist, daß die zur Ausführung der Verträge nothwendigen Handlungen ihrer Natur nach oder vermöge besonderer gesetzlicher Bestimmungen (§§ 8, 69) zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehören.

4) Im Falle der Ziff. 3 beschränkt sich die Haftung auf dasjenige Schiff, dessen Besatzung den Schaden verschuldet hat, falls also ein Schiff geschleppt wird und dessen Besatzung den Schaden schuldbar herbeigeführt hat, auf dieses Schiff und auf die für dessen Ladung bedungene Fracht. Die Besatzung eines Schleppers gilt im Hinblick auf ihre Beförderung der geschleppten Schiffe zugleich als deren Besatzung (R.G. XX, 84). Die Letzteren haften daher im Falle der Schadenzufügung auch dann, wenn die Besatzung des ersteren den Schaden verschuldet hat.

5) a. Die Beschränkung der Haft mit Schiff und Fracht beruht auf dem Maße der Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden, fällt also fort, wenn den Schiffseigner ein persönliches Verschulden trifft, insbesondere hinsichtlich der Erfüllung der Frachtverträge (Ziff. 1 und 2) oder der durch fehlerhafte Anweisungen (§ 7 Abs. 3) herbeigeführten Schäden (Ziff. 3). In solchen Fällen haftet der

Schiffseigner unbeschränkt. Selbstverständlich kann eine besondere Gewährleistung auch für die Fälle, in welchen der Eigner ex lege nur beschränkt haften würde, bedungen werden (Art. 452 Abs. 2 H.G.B.).

b. Die Begr. des Entw. S. 42 zog aus der unbeschränkten Haft für persönliches Verschulden die Folgerung, daß der Schiffseigner, welcher das Schiff selbst führt, also zugleich Schiffer ist, auch für die ihm bei der Führung des Schiffes zur Last fallenden Versehen und die hierdurch den Ladungsbetheiligten oder dritten Personen erwachsenden Schäden persönlich einzustehen habe, wodurch die Lage der kleineren Unternehmer ungünstiger würde, als die der größeren Betriebe. Die Kommission des Reichstags (Ber. S. 4) änderte dies jedoch durch den Zusatz zu Abs. 2 des § 4 dahin, daß, abgesehen von dem Falle, wenn der Schiffseigner, der sein Schiff selbst führt, böslich handelt, er auch für einen durch Führung des Schiffes (durch ein nautisches Versehen) entstandenen Schaden nur mit Schiff und Fracht haften solle. In der Plenarsitzung des Reichstags vom 29. April 1895 hob namentlich der Abgeordnete Bassermann gegenüber dem Widerspruch der verbündeten Regierungen hervor, daß die nautischen Versehen vielfach einen anderen Charakter als andere vertragsmäßige oder außerkontraktmäßige Verschuldungen haben. Es handle sich dabei häufig darum, im Momente der Gefahr das richtige Mittel zu finden, und hierzu sei der eine Schiffer nach seiner Individualität geeigneter und im Handeln entschlossener als der Andere, ohne daß man diesem aus der Zögerung einen Vorwurf machen könne.

6) Auch der Abs. 3 des § 4 ist in der Kommission entstanden (Ber. S. 5) um erkennbar zu machen, daß ein Schleppzug (gegen Begr. S. 42) nicht als ein untheilbares Ganze anzusehen sei, daß daher wenn der ganze Schleppzug einer Person gehöre, doch nur mit dem schädigenden Schiffe und dessen Fracht, und nicht mit allen Schiffen

des Zuges gehaftet werde für schuldbare Verletzungen durch die Besatzung des Schleppers.

§. 5.

Für die den Personen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstverhältnisse zustehenden Forderungen haftet der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht.[1])

Zu § 5.

[1]) Der § 5 enthält eine dem § 68 der Seemannsordnung entsprechende Bestimmung, geht jedoch insoweit über dieselbe hinaus, als er nicht blos den Schiffer und die zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen, sondern auch sonstige zur Schiffsbesatzung gehörige Personen berücksichtigt. Er enthält eine Ausnahme von der im § 4 Ziff. 1 getroffenen Bestimmung, da er die persönliche Haftung nicht blos auf die vom Schiffseigner sondern auch auf die von dem Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugniß (§§ 15, 16) angenommenen Schiffsleute erstreckt.

§. 6.

Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schiffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimathsort), ist für alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen zuständig, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet.[1])

Unter mehreren hiernach in Betracht kommenden Orten gilt als Heimathsort der Ort, wo die Geschäftsniederlassung, bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung und in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Schiffseigners sich befindet.

Ist ein Heimathsort nicht festzustellen, so gilt als solcher der Ort, wo der Schiffseigner zur Gewerbesteuer oder Einkommensteuer veranlagt wird.[2])

Zu § 6.

[1]) **Heimathsort.** a. Der Art. 435 Ziff. 3 H.G.B. bezeichnet als den Heimaths- oder Registerhafen denjenigen, von welchem aus mit dem Schiff die Schiffahrt betrieben werden soll, der § 6 d. G. dagegen als Heimathsort des Schiffes denjenigen, von welchem aus die Binnenschiffahrt betrieben wird. Ist es zweifelhaft, welcher von mehreren Orten, zwischen denen ein Schiff regelmäßige Fahrten unternimmt, derjenige ist, von welchem aus der Betrieb erfolgt, so gilt derjenige von ihnen als Heimatsort, bei welchem die in Abs. 2 angegebenen Umstände vorliegen. Dem Wohnsitze entspricht bei Handelsgesellschaften und juristischen Personen deren Sitz.

b. Der Heimathsort des Schiffes ist nicht nur von Bedeutung für den Gerichtsstand in allen gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden persönlichen und dinglichen Klagen, sondern auch für die Eintragung in das Schiffsregister (§ 123) und für den Umfang der Vertretungsbefugniß des Schiffers (§§ 15, 16). Das Forum entspricht dem im Art. 455 H.G.B. für den Rheder bestimmten und konkurrirt, da es kein ausschließliches ist, mit den sonst gesetzlich anerkannten Gerichtsständen des Schiffseigners. In Bezug auf ausländische Schiffe genügt die Bestimmung des § 24 C.P.O. über den Gerichtsstand des Vermögensbesitzes.

[2]) Der Abs. 3 will für den Fall Vorsorge treffen, wenn ein Ausgangsort des Betriebes nach Abs. 1 oder Abs. 1 und 2 nicht festzustellen ist. Dies kann bei Schiffern vorkommen, welche keine Geschäftsniederlassung und keinen festen Wohnsitz haben, vielmehr das ganze Jahr auf ihrem Fahrzeuge leben.

Zweiter Abschnitt.

Schiffer.

§. 7.

Der Führer des Schiffes (Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden.[1])

Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbetheiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung, es sei denn, daß er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Auch in dem letzteren Falle bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu ertheilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.[2])

Durch die Ertheilung der Anweisung wird der Schiffseigner persönlich verpflichtet, wenn er bei der Ertheilung von dem Sachverhältnisse unterrichtet war.[3])

Zu § 7.

[1]) **Schiffer.** Schiffer ist im Sinne des G., wer das Schiff fährt, gleichviel ob es ihm gehört oder nicht. Einige Bestimmungen dieses Abschnitts beziehen sich ersichtlich nur auf den Fall, wenn ein Dienstverhältniß zwischen dem Schiffseigner und dem Schiffer besteht. An

sich würde der Schiffer aus dem Vertragsverhältnisse nur dem Rheder gegenüber, Dritten gegenüber aber, insbesondere den Ladungsbetheiligten, den Reisenden, der Schiffsbesatzung nur aus unerlaubten Handlungen haften. Wegen seiner thatsächlichen Stellung aber und wegen der Selbstständigkeit, mit der er auf der Reise seine Entschließungen fassen muß, ist seine Verantwortlichkeit im H.G.B. Art. 478, 479 dahin erweitert, daß er bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat und für den durch sein Verschulden entstandenen Schaden, insbesondere für den Schaden aus der Verletzung der ihm gesetzlich (Tit 3 u. 4) auferlegten Pflichten haftet. Der Schiffer wird daher nicht blos als Vertreter der Interessen seines Dienstherrn, sondern auch der Interessen der übrigen unmittelbar Betheiligten angesehen.

[2]) a. Analog ist auch seine Haftung in diesem Gesetze (§§ 7, 10 Abs. 2) bestimmt, jedoch mit der Abweichung, daß eine Verantwortlichkeit des Schiffers nicht anerkannt wird, wenn er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat, es wäre denn daß dieser in Unkenntniß der Sachlage die Anweisung ertheilt und der Schiffer es unterlassen hat, ihm die nach den Umständen erforderliche Aufklärung zu geben. Auch bei unerlaubten Handlungen wird der Schiffer durch die Anweisung des Schiffseigners nicht gedeckt. Eine weitere Abweichung von dem H.G.B. (Art. 479 Abs. 1) besteht darin, daß die unmittelbare Haftung des Schiffers in diesem Gesetze nicht wie dort auch gegenüber den Schiffsgläubigern, deren Forderungen aus einem Kreditgeschäfte des Schiffers herrühren, ausgesprochen ist. Diese Gläubiger haben daher in Rücksicht auf die Haftung des Schiffers keine anderen Rechte als sonstige Schiffsgläubiger. Andererseits sind auch die Befugnisse des Schiffers in diesem Gesetze eingeschränkter als die des Seeschiffers, welcher ein weitgehen-

des Recht hat, über die Ladung mittelst Verpfändung oder Verkauf zu verfügen, wenn eine solche Verfügung behufs Beschaffung von Geldmitteln zum Besten der Ladungsbetheiligten selbst oder der Gesammtheit der Interessen nothwendig wird (H.G.B. Art. 504 Abs. 3, 507, 509, 510). Alle diese Befugnisse sind dem Binnenschiffer nicht eingeräumt.

b. Unter den Ladungsbetheiligten werden im Gesetze nur Absender und Empfänger verstanden. Diese technische Bezeichnung ergiebt sich aus der dem ersteren Ausdrucke beigefügten Parenthese.

[3]) Der Abs. 3 des § 7 entspricht dem Abs. 3 des Art. 479 H.G.B.

§. 8.[1])

Der Schiffer hat vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, sowie hinreichend bemannt ist, und daß die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord sind.

Er hat für die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden und Löschen, für die gehörige Stauung der Ladung, sowie dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten.[2])

Wenn der Schiffer im Auslande die daselbst geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet den im §. 7 Absatz 2 bezeichneten

Personen auch der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht.[3])

Zu § 8.

[1]) Die §§ 8—10 enthalten Bestimmungen über einzelne Dienstobliegenheiten des Schiffers, der § 8 in Anlehnung an die Art. 480—482 H.G.B.

[2]) Die Vorschrift des Art. 481 Abs. 2 „der Schiffer hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen wird" ist in § 8 Abs. 2 näher dahin angegeben: „der Schiffer hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten." Unterläßt der Schiffer diese Sorge, so wird er für die durch eine nothwendig werdende Umladung oder Leichterung entstehenden Kosten und für den hierbei entstehenden Schaden haftbar, falls nicht diese Handlungen von Anfang an beabsichtigt oder bei Anwendung gehöriger Sorgfalt die Wasserstandsverhältnisse nicht vorauszusehen waren. (Begr. S. 47 Komm.Ber. S. 6). Vgl. Note 3 zu § 44.

[3]) Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet der Schiffseigner unbeschränkt neben dem Schiffer und solidarisch mit ihm gegenüber den Ladungsbetheiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung. In letzterer Beziehung geht die Bestimmung weiter als Art. 560 H.G.B.

§. 9.

Wenn der Schiffer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, so darf er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände es gestatten, die Anordnung des Schiffs-