

Guttentag'sche Sammlung
Nr. 36. Deutscher Reichsgesetze. Nr. 36.
Text-Ausgaben mit Anmerkungen.

Gesetze, betreffend
die privatrechtlichen Verhältnisse
der Binnenschifffahrt und der Flößerei.

Nach den Materialien erläutert
von

H. Makower, Justizrat.

Vierte vermehrte Auflage

bearbeitet von

E. Lörme, Landgerichtsrat.



Berlin 1909.
J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung,
G. m. b. H.

Vorwort zur ersten Auflage.

Der vorliegende Kommentar will die Anwendung der durch ihn erklärten Gesetze im Sinne des Gesetzgebers erleichtern, und gibt zu diesem Zwecke die Motive an, welche für die einzelnen gesetzlichen Bestimmungen teils in der Begründung des von den Bundesregierungen vorgelegten Entwurfs, teils in dem Berichte der vom Reichstag eingesetzten Kommission, teils im Plenum des Reichstags geltend gemacht wurden. Die Begründung ist soweit als möglich in ihrem Wortlaut angeführt. Manche Überarbeitungen wurden jedoch durch die vom Reichstag vorgenommenen Änderungen notwendig. 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.

S. Makower.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Die erste Auflage dieses Kommentars ist schnell verbraucht worden, das Buch scheint also einem Bedürfnisse der Praxis entsprochen zu haben. Der Unterzeichnete hat deshalb für die zweite Auflage Form und Inhalt der ersten Auflage möglichst beibehalten. Immerhin sind infolge der Abänderungen, welche das Binnenschiffahrtsgesetz durch Artikel 12 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 erfahren hat, Änderungen des Buches notwendig geworden, auch mußten die am 1. Januar 1900 in Kraft tretenden Reichsgesetze berücksichtigt und, soweit sie an die Stelle hier einschlagender Bestimmungen

früherer Gesetze treten, eingefügt werden. Die, statt des früheren zehnten Abschnitts des Binnenschiffahrtsgesetzes eingreifenden §§ 1259—1272 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, §§ 100—124 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17./20. Mai 1898 und §§ 162—171 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung sind in einem Anhang wiedergegeben und erläutert. Dort sind auch die Ausführungsbestimmungen und Kostengesetze für Preußen abgedruckt, und Tabellen zur Kostenberechnung beigelegt.

Berlin, im August 1898.

E. Loewe.

Vorwort zur dritten Auflage.

In der dritten Auflage ist die inzwischen erschienene Literatur und die Rechtsprechung, insbesondere der Hanseatischen Gerichte, berücksichtigt.

Berlin, im Oktober 1903.

E. Loewe.

Vorwort zur vierten Auflage.

Die veröffentlichte Rechtsprechung der Oberlandesgerichte und des Reichsgerichts habe ich nachgetragen. Auch das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag ist berücksichtigt, die Bestimmungen über die Transportversicherung sind im Anhang abgedruckt.

Berlin, im Dezember 1908.

E. Loewe.

Inhalt.

I. Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, in der vom 1. Januar 1900 an geltenden Fassung (RGBl. 1898 S. 868 ff.)

Erster Abschnitt. Schiffseigner.

	Seite
§ 1. Begriff	18
§ 2. Ausrüster	23
§ 3. Haftung für Dienstverschulden der Schiffsbefugung	25
§ 4. Gegenstand der Haftung	29
§ 5. Haftung für Dienstforderungen der Schiffsbefugung	39
§ 6. Heimatsort	39

Zweiter Abschnitt. Schiffer.

§ 7. Sorgfalt und Haftung des Schiffers	41
§ 8. Dienstobliegenheiten des Schiffers	43
§ 9. Behinderung des Schiffers. Stellvertreter	45
§ 10. Benachrichtigung des Schiffseigners und der Ladungsbeteiligten	46

Verklärung (§§ 11—14).

§ 11. Obliegenheiten des Schiffers	48
§ 12. Bestimmung und Bekanntmachung des Termins	50
§ 13. Verfahren	51
§ 14. Kosten	52

Vertretung des Schiffseigners (§§ 15—19).

§ 15.	Gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers . .	54
§ 16.	Vollmacht und anderweiter Verpflichtungsgrund. Ausstellung des Ladescheins	56
§ 17.	Beschränkung der Befugnisse des Schiffers . .	57
§ 18.	Verhältnis des Schiffers zum Schiffseigner . .	58
§ 19.	Direkte Stellvertretung	58
§ 20.	Dienstverhältnis des Schiffers	60

Dritter Abschnitt. Schiffsmannschaft.

§ 21.	Begriff	68
§ 22.	Dienstantritt	70
§ 23.	Dienstplichten	70
§ 24.	Übhnungsstermin	71
§ 25.	Dienstbeendigung	74

Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft.

§ 26.	Anwendung handelsgesetzlicher Vorschriften (HGB. §§ 425—427, 430—436, 439 bis 443, 445—451)	81
-------	---	----

**Einnahme und Beförderung der Ladung
(§§ 27—45).****a) Verfrachtung des Schiffes im ganzen
(§§ 27—37).**

§ 27.	Ladepflicht	90
§ 28.	Anzeige der Ladebereitschaft. Protest	92
§ 29.	Beginn und Dauer der Ladezeit	93
§ 30.	Liegegeld für Überschreitung der Ladezeit . .	96
§ 31.	Überliegezeit	98
§ 32.	Betrag des Liegegeldes	99
§ 33.	Wartezeit	100
§ 34.	Gänzliches Unterlassen der Beladung. Faut- fracht	102

Inhalt.

9

	Seite
§ 35. Teilweise Lieferung der Ladung	103
§ 36. Rücktritt des Absenders vor Antritt der Reise	105
§ 37. Wiederausladung nach Antritt der Reise	106

b) Teil- und Stückgüterverfrachtung (§§ 38—40).

§ 38. Frachtvertrag über Schiffsteile oder Stückgüter von 10 000 kg ab	108
§ 39. Frachtvertrag über Stückgüter unter 10 000 kg	111
§ 40. Ladeplatz in den Fällen der §§ 38, 39	112

§ 41. Anlieferung und Verladung der Güter	113
§ 42. Zeit für Beladungsarbeiten und Antritt der Reise	114
§ 43. Substitution von Gütern	115
§ 44. Substitution eines Schiffes	116
§ 45. Verantwortlichkeit des Absenders. Gefährliche Güter	118

Lösung der Ladung (§§ 46—57).

a) Verfrachtung des Schiffes im ganzen (§§ 46—52).

§ 46. Löschplatz	120
§ 47. Anzeige der Löschbereitschaft. Protest	123
§ 48. Löschzeit	125
§ 49. Liegegeld für Überschreitung der Löschzeit	127
§ 50. Überliegezeit	128
§ 51. Wartezeit	130
§ 52. Verfügung des Frachtführers über die Güter	130

b) Teil- und Stückgüterverfrachtung (§§ 53—55).

§ 53. Lösung bei Verfrachtung von Schiffsteilen oder Stückgütern von 10 000 kg ab	135
§ 54. Lösung bei Verfrachtung von Stückgütern unter 10 000 kg	137
§ 55. Löschplatz in den Fällen der §§ 53, 54	138

	Seite
§ 56. Abnahme und weitere Entladung	140
§ 57. Überladung in Leichterfahrzeuge	141
§ 58. Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung	143
§ 59. Ausnahmen von § 58	147
§ 60. Franchise. Vermischung lose geladener Güter	151
§ 61. Wirkungen der Abnahme durch den Empfangsberechtigten. Feststellung von Beschädigung oder Minderung	152
§ 62. Verspätete Ablieferung	158
§ 63. Berechnung der Fracht	160
§ 64. Distanzfracht	161
§ 65. Fracht für zugrunde gegangene oder an Gewicht verminderte Güter	162
§ 66. Schiffsfahrtsunkosten. Kleine Haverei	163
§ 67. Pfandrecht des Frachtführers bei bedingener Franktolieferung	165
§ 68. Dauernde Verhinderung des Reiseantritts durch Zufall	168
§ 69. Dauernde Verhinderung der Reisefortsetzung durch Zufall	172
§ 70. Sorge für Ladung bei Verlust oder Beschädigung des Schiffes	172
§ 71. Zeitweilige Verhinderung der Reise ohne Verschulden des Absenders	174
Ladefchein (§§ 72—76).	
§ 72. Inhalt. Meldeadresse	176
§ 73. Haftung des Frachtführers für Zahl, Maß und Gewicht	184
§ 74. Haftung des Frachtführers für die Bezeichnung der Güter	186
§ 75. Umfang der Haftung	188
§ 76. Übernahme von Gütern mit erkennbaren Mängeln	189
§ 77. Reisegepäck	191

Fünfter Abschnitt. Haverei.

§ 78.	Große Haverei. Besondere Haverei	193
§ 79.	Schuldhaftige Herbeiführung der Gefahr	197
§ 80.	Beitragspflicht bei späterer besonderer Haverei	199
§ 81.	Vergütungsberechtigung bei späterer besonderer Haverei	199
§ 82.	Umfang der großen Haverei in einzelnen Fällen	201
§ 83.	Aufenthalt im Nothafen	207
§ 84.	Kosten der Auseinandersetzung	208
§ 85.	Berechnung der Vergütungen und Beiträge (§ 709, 720, 722—724)	208
§ 86.	Ort der Schadensverteilung	216
§ 87.	Dispache. Dispacheur	217
§ 88.	Aufstellung der Dispache durch einen Dispacheur	219
§ 89.	Pfandrecht der Vergütungsberechtigten	227
§ 90.	Persönliche Beitragspflicht	229
§ 91.	Auslieferung oder Hinterlegung beitragspflichtiger Güter	230

Sechster Abschnitt. Zusammenstoß von Schiffen, Vergung und Hilfeleistung.

§ 92.	Schiffsollision (§ 734—739)	232
§ 93.	Vergung und Hilfeleistung	238
§ 94.	Betrag des Verges- und Hilfslohnes	241
§ 95.	Verteilung des Verges- und Hilfslohnes	243
§ 96.	Ausschluß des Verges- und Hilfslohnes	245
§ 97.	Pfandrecht und Klage wegen Vergungs- und Hilfskosten	246
§ 98.	Fortfall des Pfandrechts	248
§ 99.	Persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers und Schiffseigners	248
§ 100.	Persönliche Haftung für Vergungs- und Hilfskosten	249
§ 101.	Anwendbarkeit seerechtlicher Vorschriften	250

Siebenter Abschnitt. Schiffsgläubiger.

§ 102.	Forderungen mit Schiffsgläubigerrecht . . .	251
§ 103.	Pfandrecht an Schiff und Zubehör . . .	255
§ 104.	Pfandrecht an der Fracht . . .	259
§ 105.	Pfandrecht für Haupt- und Nebenforderungen .	261

Rangordnung der Schiffsgläubiger
(§§ 106—108).

§ 106.	a) aus verschiedenen Fahrten . . .	261
§ 107.	b) aus derselben Fahrt . . .	262
§ 108.	c) Rang der Forderungen der Versicherungsan- stalten . . .	263
§ 109.	Verhältnis des Schiffsgläubigerrechts zu anderen Pfandrechten . . .	264
§ 110.	Aufgebot der Schiffsgläubiger . . .	267
§ 111.	Veräußerung einer Schiffspart . . .	269
§ 112.	Dauer des Pfandrechts an der Fracht. Haftung des Schiffseigners . . .	270
§ 113.	Einziehung des Schiffes-Kaufgeldes durch den Schiffseigner . . .	272
§ 114.	Neue Reise . . .	273
§ 115.	Schiffsgläubigerrecht an Ersatzforderungen für das Pfandobjekt . . .	275
§ 116.	Rangordnung der auf den Ladungsgütern haf- tenden Pfandrechte . . .	276

Achter Abschnitt. Verjährung.

§ 117.	Verjährungsfrist . . .	278
§ 118.	Beginn der Verjährung . . .	281

Neunter Abschnitt. Schiffsregister.

§ 119.	Registrierungspflicht . . .	284
§ 120.	Registerbehörde . . .	284
§ 121.	Öffentlichkeit des Schiffsregisters . . .	285

Inhalt.

13

	Seite
§ 122. Anmeldung des Schiffes zur Eintragung.	286
§ 123. Anmeldepflicht	287
§ 124. Inhalt der Anmeldung	288
§ 125. Eintragung. Schiffsbrief.	289
§ 126. Anmeldung von Veränderungen	290
§ 127. Ordnungsstrafen (FGB. § 33, §§ 132 bis 139)	292
§ 128. Registrierung kleinerer Schiffe.	294
§ 129. Landesgesetzliche Binnenschiffsregister	295

Zehnter Abschnitt. Schlußbestimmungen.

§ 130. Zuständigkeit des Reichsgerichts	296
§ 131. Ausnahmen	297
§ 132. Befähigungsnachweis für Schiffer und Ma- schinisten	300
§ 133. Höhere Verwaltungsbehörde	302

II. Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei.

Vom 15. Juni 1895. (RGBl. 341). §§ 1—33 303

III. Anhang.

A. Pfandrecht an registrierten Schiffen und Schiffsanteilen.

1. Materielle Vorschriften: Bürgerliches Gesetzbuch §§ 1259—1272.	334
2. Formelle Vorschriften: Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17./20. Mai 1898 (RGBl. 771 ff.). §§ 100 bis 124.	344

B. Zwangsvollstreckung in registrierte Schiffe und Anteile an solchen. Gesetz über die

	Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897/20. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 713 ff.) §§ 162—184 . . .	Seite 352
C.	Pfandrecht an nicht registrierten Schiffen und Schiffsanteilen und Zwangsvollstreckung in solche	364
D.	Transportversicherung. Gesetz über den Versicherungsvertrag. Vom 30. Mai 1908 (RGBl. 263 ff.). §§ 129—148	366
E.	Ausführungsbestimmungen für Preußen.	
1.	Allgemeine Verfügung vom 16. November 1895 (RGBl. 403)	376
2.	Allgemeine Verfügung vom 28. April 1896 (RGBl. 132)	376
3.	Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 (GS. 249 ff.). Art. 29 und 35	377
4.	Allgemeine Verfügung vom 11. Dezember 1899 (RGBl. 753)	378
5.	Allgemeine Verfügung vom 16. Juli 1904 (RGBl. 186)	399
6.	Preussisches Gerichtslostengesetz vom 25. Juni 1895, in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Oktober 1899 (GS. 1899 S. 325 ff.).	400
7.	Gesetz, betreffend eine Ermäßigung der Gebühren bei der ersten Anlegung der Register für Binnenschiffe. Vom 14. März 1896 (GS. 39)	401
8.	Kostentabellen	402
IV.	Sachregister	406

Abkürzungen.

HGB. = Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Apt = Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin über Gebräuche im Handelsverkehr. Im Auftrage des Ältesten-Kollegiums herausgegeben von Prof. Dr. Max Apt. Berlin 1907.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.

Begr. = Begründung des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Reichstagsdrucksache Nr. 81. 9. Legislaturperiode. III. Session 1894/95.

Binnensch.G. = Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 868 ff.).

CPO. = Civilprozeßordnung.

Denkschr. = Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs. Drucksachen des Reichstags. 9. Legislaturperiode. IV. Session 1895/97. Zu Nr. 632.

DZ. = Deutsche Juristen-Zeitung.

Dove-Meyerstein = Gutachten über Handelsgebräuche erstattet von der Handelskammer zu Berlin. Herausgegeben von Heinrich Dove und Eduard Meyerstein. Berlin 1907.

EG. = Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897 (RGBl. 1897 S. 437).

FGG. = Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17./20. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 771 ff.).

Förltsch = Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, erläutert von R. Förltsch. 2. Auflage.

GVG. = Gerichtsverfassungsgesetz.

Gew.O. = Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich.

HGB. = Handelsgesetzbuch.

HGB. Kommission = Bericht der XVIII. Kommission über den Entwurf eines Handelsgesetzbuchs. Drucksachen des Reichstags. 9. Legislaturperiode. IV. Session 1895/97. Zu Nr. 632.

HGB. = Hanseatische Gerichtszeitung. Hauptblatt.

HR. = Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts.

Komm.Ber. = Bericht der IX. Kommission über den Gesetzesentwurf, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Reichstagsdrucksache Nr. 253. 9. Legislaturperiode. III. Session 1894/95.

K.O. = Konkursordnung.

Mittelftein = Deutsches Binnenschifffahrtsrecht. Von Dr. Max Mittelftein. 2. Auflage.

OLG. = Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.

RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

RGBl. = Reichs-Gesetzblatt.

Riesenfeld = Breslauer Handelsgebräuche. Herausgegeben von Dr. Riesenfeld.

ROG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Werner = Vorträge über das Binnenschifffahrtsrecht von W. Werner. Magdeburg 1903.

VVG. = Gesetz über den Versicherungsvertrag. Vom 30. Mai 1908 (RGBl. 263).

ZVG. = Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897, in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 713 ff.).

I.

Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt.

Vom $\frac{15. \text{ Juni } 1895}{20. \text{ Mai } 1898}$ (RGBl. $\frac{1895 \text{ S. } 301}{1898 \text{ S. } 868}$).*)

*) Entstehungsgeschichte.

A. Am 13. Dezember 94 legte der Reichskanzler dem Reichstage den Entwurf eines Gesetzes betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vor (Nr. 81 der Drucksachen. 9. Legislaturperiode. 3. Session 94/95). Der Entwurf wurde in der Sitzung vom 25. u. 26. Januar 95 zum ersten Male beraten und an eine Kommission verwiesen, welche in Nr. 253 der Drucksachen ihren Bericht erstattete. Die zweite Beratung fand im Reichstage am 29. April und die dritte am 4. Mai 95 statt. Das aus jenen Beratungen hervorgegangene Gesetz ist am 15. Juni 1895 vollzogen und im Reichs-Gesetzblatt von 95 S. 301 veröffentlicht worden und am 1. Januar 1896 in Kraft getreten.

B. Durch Art. 12 des Einführungsgesetzes zum HGB. vom 10. Mai 97 (RGBl. S. 437) wurden verschiedene Änderungen des Gesetzes vom 15. Juni 95 eingeführt, die am 1. Januar 00 in Kraft traten. Es wurden in den §§ 52, 54, 77 und 91 des Gesetzes die Worte „niederzulegen, Niederlegungsverfahren, niedergelegt“ ersetzt durch die Worte „zu hinterlegen,

Makower-Loewe, Binnenschifffahrt. 4. Aufl. 2

Hinterlegung, Hinterlegungsverfahren, hinterlegt“, die §§ 72 und 110 und der zehnte Abschnitt (Verpfändung und Zwangsvollstreckung, §§ 131 bis 137) wurden gestrichen, und die §§ 26, 36, 52, 55, 56, 58, 61, 70, 87, 89, 91, 97, 102, 103, 111, 112, 114, 118, 138 geändert (die wesentlichen Änderungen sind in den Anmerkungen zu den zutreffenden Stellen des jetzigen Gesetzestextes erwähnt), ein § 61^a (jetzt § 62) wurde neu eingefstellt.

Der Reichskanzler wurde durch Art. 13 ermächtigt, den Text des Gesetzes, wie er sich aus den im Art. 12 vorgesehenen Änderungen ergab, unter fortlaufender Nummernfolge der Paragraphen und Abschnitte durch das Reichsgesetzblatt bekannt zu machen und die in dem Gesetze enthaltenen Verweisungen auf Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs durch Verweisungen auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 zu ersetzen.

Dementsprechend erfolgte am 20. Mai 98 (RGBl. 868 ff.) die Bekanntmachung des Gesetzestextes in der nachstehenden Fassung:

Erster Abschnitt.

Schiffseigner.

Begriff.

§ 1. Schiffseigner¹ im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigentümer eines zur Schiffahrt² auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes.^{3 4}

1. a) Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes ist nicht der Eigentümer des Schiffes als solcher (vgl. §§ 2, 78, 96, 102, 110, 111, 123, 124, 126), sondern derjenige Eigentümer, welcher das zur Binnenschiffahrt bestimmte Schiff hierzu verwendet. Er ist „der Repräsentant des Schiffes für die gewöhnlichen Geschäfte des Binnenschiffahrts-

verkehrs“, während der Eigentümer dasselbe in den sonstigen Rechtsbeziehungen (Veräußerung, Verpfändung) repräsentiert (Werner S. 32). Der Begriff: „Schiffseigner“ kehrt in dem Gesetze häufig wieder (vgl. §§ 1, 3—12, 14—20, 22, 25, 77, 79, 92, 95, 99, 102, 109, 112—115) und ist überall nach der in § 1 gegebenen Definition zu verstehen. Er weicht von der Begriffsbestimmung des Reeder's ab. Während nämlich nach § 484 HGB. Reeder der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes ist, sieht § 1 des Gesetzes davon ab, ob das Schiff einem Erwerbszwecke dient (vgl. Rh. 34 42), umfaßt also nicht bloß die Eigentümer der zur Güter- und Personenbeförderung sowie zur Schleppschiffahrt und Fischerei bestimmten Schiffe, sondern auch die Eigentümer von Lustjachten, von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienste benutzten Fahrzeugen, bezieht sich aber nur (wie e contrario aus § 2 hervorgeht) auf solche Eigentümer, 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. Da die Verwendung des Schiffes, wie bemerkt, nicht notwendig zu Erwerbszwecken zu erfolgen hat, so ist der Schiffseigner nicht ohne weiteres Kaufmann. Die Rationalität des Schiffseigners ist für die Anwendung des Binnenschiffahrtsgesetzes nicht erheblich. Überläßt der Eigentümer die selbständige Verwendung des Schiffes durch Vermietung oder sonstigen Vertrag einem Dritten, oder wird die selbständige Verfügung über das Schiff ihm sonst entzogen, so gilt er Dritten gegenüber nicht mehr als Schiffseigner im Sinne des § 1 (Begr. 34). — Insofern es sich um die Rechtsverhältnisse aus dem Frachtgeschäfte handelt, spricht das Gesetz nicht vom Schiffseigner, sondern vom Frachtführer (§§ 26 ff.). Vgl. Anm. 1 zu § 26.

b) **Miteigner.** Auf das Verhältnis mehrerer Miteigner eines Binnenschiffes finden die Grundsätze der §§ 1008 bis 1011 BGB. über Miteigentum und der §§ 705 ff. BGB. über die Gesellschaft Anwendung; Bestimmungen, welche denen für Mitreeder entsprechen, finden sich nicht im Gesetze. Die

Anteile der Mitigentümer werden *Schiffsparten* genannt (vgl. § 1272 BGB.). Die Aufhebung der Gemeinschaft erfolgt gemäß § 753 BGB. bei Schiffen, die im Schiffsregister eingetragen sind (i. Abschn. IX), nach näherer Maßgabe der §§ 180 bis 184 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung (i. Anhang B).

2. a) Binnenschiffahrt ist die Schiffahrt auf allen Gewässern außerhalb der See. Für die Feststellung des Begriffs der Binnenschiffahrt im Sinne dieses Gesetzes ist aber wesentlich, daß das in Betracht kommende Schiff zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmt und im gegebenen Falle auch hierzu verwendet worden ist. Ob ein Schiff zur Binnenschiffahrt bestimmt ist und verwendet wird, ist Tatfrage, namentlich wird, wenn die regelmäßigen Fahrten teils auf der See teils auf Binnengewässern stattfinden, zu prüfen sein, welches die maßgebende Verwendung ist (vgl. RG. 13 69, 50 199, 67 8 u. 209). Binnenschiffahrt liegt also z. B. nicht vor, wenn ein für die Seefahrt bestimmtes und auf einer Seefahrt befindliches Schiff im Laufe der Reise eine Flußstrecke oder ein sonstiges Binnengewässer (z. B. Nordostseekanal, vgl. RG. 44 140) befährt. — Nach § 147 Satz 1 BGB. (i. Anhang D) finden auf die Versicherung für eine Reise, die teils zur See, teils auf Binnengewässern ausgeführt wird, überwiegend (vgl. § 144 Satz 2 BGB.) die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Seeverversicherung auch insoweit entsprechende Anwendung, als die Versicherung die Reise auf Binnengewässern betrifft. — Der Ausdruck „Schiffahrt“ bedeutet nur, daß es sich um Schiffe handeln muß, deren Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß sie auf dem Wasser bewegt werden (RG. 51 334). Vgl. Anm. 3.

b) Eine Abgrenzung der zum See- und zum Binnengebietes gehörenden Gewässer im Sinne des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899, welche auch den in seemannischen Kreisen herrschenden Anschauungen entspricht (RG. 13 72, 51 335), gibt § 1 der Bekanntmachung v. 10. Nov. 1899 (ZBl. für das Deutsche Reich S. 380). Danach beginnt die Seefahrt

1. bei Memel
außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2. bei Pillau
außerhalb des Pillauer Tiefes,
3. bei Neufahrwasser
außerhalb der Mündung der Weichsel,
4. in der Puziger Wied
außerhalb Rewa und Geisterneft,
5. bei Diebenow, Swinemünde und Peenemünde
außerhalb der Mündung der Diebenow und Swine
sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom
und der Insel Rügen,
6. bei Rügen
östlich:
außerhalb der Insel Rügen und dem Thieffower Häft.
westlich:
außerhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze
von Hiddens De, sowie außerhalb des Bod bei Warhöft,
7. bei Wismar
außerhalb Jadelbergs-Riff, Hantbal-Grund, Schweins-
lötel und Dieps, sowie außerhalb Larnewitz,
8. auf der Rieker Föhrde
außerhalb Stein bei Labß und Bült,
9. auf der Eddern Föhrde
außerhalb Mienhof und Bodnis,
10. bei Glensburg, Sonderburg und Apenrade
außerhalb Wirtsnacke und Ketenis- Leuchtturm sowie
außerhalb Lundtoft-Nacke und Rundsöhoved,
11. bei Hadersleben
außerhalb Raadhoved, Insel Marß, Insel Vinderum und
Orbyhage,
12. bei Husum
außerhalb Nordstrand,
13. auf der Eider
außerhalb Wollermiet und Gundennoh,

14. auf der Elbe
außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Diek-
sand) und der Kugelbake bei Döse,
15. auf der Weser
außerhalb Cappel und Langwarden,
16. auf der Jade
außerhalb Langwarden und Schillingehöru,
17. auf der Ems
außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Ut-
lands-Hörn) und Ostpolder Eiel.

3. Schiff. a) Welche zur Schifffahrt (vgl. Anm. 2 a) dienenden Fahrzeuge als Schiffe im Sinne dieses Gesetzes anzusehen sind, ergibt der Sprachgebrauch. Gewöhnliche Boote, Rachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten oder zum Übersetzen von Personen benutzt zu werden pflegen, sollen nicht unter das Gesetz fallen (Begr. 36; Bl. f. Rechtspflege 06 42), weil sie nach dem Sprachgebrauche nicht als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen. Die Grenze wird hier häufig schwer zu ziehen sein. Jedenfalls muß es sich um Fahrzeuge handeln, deren Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß sie, gleichviel durch welche Kraft, auf dem Wasser bewegt werden. Ob sie selbst als Transportgefäße dienen, und ob der Transport Güter oder Personen betrifft, ist unerheblich. Deshalb fallen zwar nicht unter das Gesetz Schiffe, die ständig gemacht sind, sei es um zu Wohnzwecken zu dienen, sei es um Badeanstalten, sonstige Bauwerke oder stehende Schiffsbrücken zu tragen (RG. 51 334). Dagegen gehören Schlepper, schwimmende Bagger, Baggerfähne und Baggersehuten (RG. 51 230) zu den Schiffen. Darüber, daß das Schiff nicht notwendig Erwerbszwecken dienen muß, vgl. Anm. 1. Die Tragfähigkeit ist nur für die Eintragung in das Schiffsregister entscheidend. Auch diese Eintragung (s. Abschn. IX) ist für die Qualifizierung des Fahrzeugs als Schiff nicht notwendig, auf nicht registrierte Schiffe findet daher lediglich der neunte Abschnitt keine Anwendung (vgl. aber auch § 121 d. G.).

Darüber, ob ein Schiff rechtlich als Flußschiff oder als Seeschiff zu behandeln ist, vgl. Anm. 2; einen Anhaltspunkt in dieser

Beziehung gibt die Tatsache, daß das Schiff im Binnenschiffshzw. Seeschiffsregister eingetragen ist (§ 203).¹

b) Die rechtliche Behandlung der Binnenschiffe ist in diesem Gesetze nicht geregelt. Namentlich untersteht die Veräußerung der Schiffe dem BGB. (§§ 929 ff.) und dem HGB. (§ 366). Die Vorschrift des § 474 HGB., daß bei der Veräußerung eines Seeschiffs die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zum Eigentumsverwerb erforderliche Übergabe durch eine Willenserklärung ersetzbar ist, ist hierher nicht übernommen. Zur rechtsgeschäftlichen Bestellung des *Panbrechts* an einem registrierten Schiffe ist die Eintragung in das Schiffsregister (s. Abschn. IX) erforderlich (§§ 1260 ff. BGB.). Die Zwangsversteigerung in registrierte Schiffe richtet sich nach den §§ 864, 870 ZPO., §§ 162—170 ZVG. Für die Versicherung der Schiffe gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt kommt das Ges. über den Versicherungsvertrag v. 10. Mai 08 in Betracht. (S. Anhang D.) — Hinsichtlich der Befugnis des Schiffers zur Veräußerung oder Verpfändung des Schiffes s. § 15 Abs. 2 b. G.

c) Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats können deutsche Binnenschiffe, welche ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, den Vorschriften des Flaggengesetzes vom 22. Juni 99 unterworfen, ihre Besatzung kann in gleicher Weise allen oder einzelnen Bestimmungen der Seemannsordnung unterstellt werden (§ 26 a Flaggengesetz, § 1 Abs. 3 Seemannsordnung v. 2. Juni 02).

4. Ausnahmen. S. § 131.

Ausrüster.

§ 2. Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen.¹

Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§§ 102 bis 115) 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.³

1. a) Wer ein Flußschiff, das einem andern gehört, auf Grund eines Mietvertrages oder sonstigen Gebrauchsüberlassungs-Vertrages oder ohne Recht zur Binnenschiffahrt verwendet und über dasselbe selbständig verfügt, namentlich dem Schiffer gegenüber die Stellung des Verfügungsberechtigten Unternehmers inne hat (Ausrüster), wird Dritten gegenüber als der Schiffseigner im Sinne dieses G. angesehen (analog § 510 HGB.). Er haftet dann gemäß den §§ 3—7, 15—20, 25, 77, 79, 92, 99, 103, 109, 112, 114, 115 b. G., hat Anspruch auf Verge- und Hilfslohn (§ 95 Abs. 3) und ist den Schiffsgläubigern gegenüber passiv legitimiert (§ 103 Abs. 2 u. 3). Die Verfolgung eines Erwerbszwecks ist nicht erforderlich (vgl. Anm. 1 zu § 1). Vorausgesetzt ist aber, daß der Ausrüster das Schiff in eigenem Namen führt oder führen läßt (vgl. RG. 25 112); bleibt dagegen die Schiffsbefahrung zur Disposition des Schiffseigners, so liegt der Fall des § 2 nicht vor (RG. 56 361, HGB. 08 178). Mit den hier geregelten Fällen ist auch nicht derjenige der Unterverfrachtung (vgl. § 662 HGB.) zu verwechseln, in welchem jemand, der kein Schiff besitzt, mit Absendern Frachtverträge (Unterfrachtverträge) schließt und diese durch ein von einem Hauptverfrachter gestelltes Schiff ausführen läßt. Denn in solchem Falle wird der Unterverfrachter nicht Herr über das Schiff, er verfügt darüber nicht selbständig und gilt demnach nicht als Schiffseigner (vgl. Anm. 1e zu § 26).

b) Die Worte: „im Sinne dieses Gesetzes“ sollen andeuten, daß der Ausrüster nicht auch in anderen Beziehungen als Eigentümer 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 auf-

recht erhalten werden (§ 366 HGB.; §§ 932, 1207 BGB.). Ebenfalls bezieht sich die Bestimmung auf das Gebiet des öffentlichen Rechtes; es wird also auch nicht die Frage berührt, ob Anforderungen und Auflagen der Strompolizeibehörden in Ansehung des Schiffes gegen den Eigentümer 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 Eigentümer des Schiffes zu erstatten sind, ist die Entscheidung nicht aus dem § 2, sondern aus dem zwischen beiden etwa bestehenden Vertragsverhältnis oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entnehmen. Die Anmeldung des Schiffes zum Register hat der Eigentümer zu bewirken (§ 123).

2. Nach Abs. 2 muß sich der Eigentümer des Schiffes die aus der Verwendung seines Schiffes durch den Ausrüster entstandenen Schiffsgläubigerrechte (§§ 102—115) entgegensetzen lassen. Eine Ausnahme hiervon findet statt, wenn der Eigentümer beweist, daß die Verwendung des Schiffes ihm gegenüber widerrechtlich war, und daß der Gläubiger dies bei der Begründung der Forderung wußte oder nur infolge grober Fahrlässigkeit nicht wußte. Verfolgt der Schiffsgläubiger sein Pfandrecht gegen einen anderen als den Eigentümer (§ 103 Abs. 2), so muß der letztere seinen Widerspruch gemäß § 771 CPO. im Wege der Klage geltend machen (RG. 62 375). Die Haftung des Eigentümers ist begrenzt durch den Wert, den das Schiff zur Zeit der Entstehung der Schiffsgläubigerforderung hatte (§ 99 224).

Haftung für Dienstverschulden der Schiffsbesatzung.

§ 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 Zwangslotsen.²

1. a) Der Abs. 1 des § 3 entspricht wörtlich der im § 485 HGB. für den Reeder gegebenen Vorschrift. Er bestimmt, daß der Schiffseigner, nicht aber mit welchen Vermögenswerten (s. § 4) er für den Schaden haftet, den eine Person der Schiffsbefahrung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, gleichviel ob der Schiffseigner in einem Vertragsverhältnis 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 Gedanke des Gesetzes ist der, daß, wenn dem geschädigten Dritten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen ein Ersatzanspruch gegen die schuldige Person der Schiffsbefahrung zusteht, auch der Schiffseigner für diesen Anspruch haften solle, und zwar in der aus § 4 ersichtlichen Beschränkung (RG. 63 310). Der Schiffseigner haftet demnach nicht bloß für sein persönliches Verschulden oder nur für Versehen bei der Auswahl der Schiffsbefahrung, vielmehr allgemein für schuldhaftes Verlegungen durch Personen der Schiffsbefahrung im Dienste. Dieses schuldhaftes Verhalten kann sich sowohl gegen die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes wie gegen diejenigen des allgemeinen bürgerlichen Rechts (z. B. §§ 823, 826 HGB.) richten. Wer hieraus einen Anspruch herleitet, ist für das Verschulden beweispflichtig; er muß ferner beweisen, daß der Schaden durch das schuldhaftes Verhalten einer Person der Schiffsbefahrung verursacht worden ist. Kann er jedoch darlegen, daß die Schiffsbefahrung eine bestimmte gesetzliche oder Ordnungsvorschrift, die auf Vermeidung des angerichteten Schadens abzielt, übertreten hat, so ist dies zunächst genügend. Es ist dann Sache des Schiffseigners, das Verhalten der Schiffsbefahrung zu entschuldigen oder den fehlenden Kausalzusammenhang aufzudecken. Den Schiffseigner befreit es nicht, daß er die schädigende Handlung oder Unterlassung verboten hat. Das Verschulden muß ferner mit der Ausführung

der der schädigenden Person z u s t e h e n d e n Dienstverrichtungen in innerem Zusammenhange stehen, für Delitte, welche bloß g e l e g e n t l i c h der Dienstverrichtungen oder in einem dem schädigenden nicht zustehenden Rahon begangen werden, ist der Schiffseigner nicht haftbar. Auch ist erforderlich, daß die Voraussetzung des § 1 (Bestimmung und Verwendung des Schiffes zur S c h i f f f a h r t) vorliegt. War das Schiff z. B. nur zu Hebezwecken bestimmt und verwendet, so greift § 3 nicht Platz.

Dritter im Sinne des Gesetzes ist nur derjenige, der weder die schuldige Person der Schiffsbesatzung noch der Schiffseigner selbst ist (RG. 45 55). Dem Schiffseigner selbst, dessen Schiff infolge Verschuldens einer Person der Besatzung eines anderen ihm gehörenden Schiffes beschädigt worden ist, steht also gegenüber dem Schiffsvermögen, welches von diesem letzteren Schiff und dessen Fracht gebildet wird (§ 4), ein Anspruch auf Schadensersatz nicht zu (RG. a. a. O.). Andererseits können zu den ersatzberechtigten Dritten auch die übrigen Angehörigen der Schiffsbesatzung gehören (RG. 13 119). Auch ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen infolge eines unrichtigen Manövers seines Schiffsführers z w e i a n d e r e Schiffe durch Kollision erleiden (HGB. 98 180).

b) V e r s c h u l d e n umfaßt Vorsatz und Fahrlässigkeit sowohl in bezug auf allgemein gültige Vorschriften, wie hinsichtlich der Berufspflichten. Die Anwendung des Abs. 1 des § 3 ist daher nicht auf schuldhafte Verletzungen durch unerlaubte Handlungen im engeren Sinne (wie Sach- und Körperbeschädigungen) zu beschränken, vielmehr auch auf Verletzung von D i e n s t o b l i e g e n h e i t e n 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 Havereibeiträge oder Vergungs- oder Hilfskosten haften, oder im Falle, wenn Schiffseigner und Frachtführer verschiedene Personen sind. In diesem Falle kann auch bei Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern (§ 58) sowie bei verspäteter Ablieferung derselben (§ 62) ein Anspruch gegen den Schiffseigner nur unter Beachtung des § 3 erhoben werden.

c) Inwieweit der Schiffseigner den Ladungsbeteiligten aus dem Frachtvertrage namentlich wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Frachtgütern haftet, ist in den §§ 57 ff. d. G., und inwieweit er hierbei für seine Leute und andere Personen haftet, deren er sich bei der Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient, im § 431 HGB. bestimmt (Begr. 37 u. 86). Der letztere lautet: „Der Frachtführer hat ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden.“

d) Für das Versehen der Passagiere haftet der Schiffseigner nicht, weil sie nicht zur Schiffsbefahrung gehören und weil bei ihnen nicht von einem Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtung die Rede sein kann. Dagegen kann auch in solchem Falle die Haftung des Schiffseigners insoweit eintreten, als der Schiffer oder eine andere Person der Befahrung schuldhaft gehandelt hat.

e) Der Umfang der Haftung des Schiffseigners ergibt sich aus § 4 Nr. 3, dem Gläubiger steht diesfalls das Schiffsgläubigerrecht aus § 102 Nr. 5 d. G. zu. Die Forderung gegen den Schiffseigner verjährt gemäß §§ 117, 118 in einem Jahre. Neben dem Schiffseigner haftet als Gesamtschuldner die schuldige Person der Schiffsbefahrung.

f) Hinsichtlich der Schleppschiffahrt s. Anm. 6 zu § 4.

2. a) Der Abs. 2 des § 3 schließt sich dem § 481 HGB. an, bestimmt jedoch ausdrücklich, daß der Zwangslotse, d. h. derjenige, welcher infolge obrigkeitlicher Anordnung angenommen werden muß, nicht zur Schiffsbefahrung gehört, ein Grundsatz, der im Seerecht nicht allgemein ausgesprochen, vielmehr nur für den Fall der Schiffskollision (§ 738) zur Anwendung gebracht ist (Begr. 40).

b) Über den Begriff des Schiffers s. § 7. Da auch die zu amtlichen Diensten bestimmten und verwendeten Fahrzeuge zu den Schiffen im Sinne des Gesetzes gehören (vgl. Anm. 1 zu § 1), so haftet der Fiskus gemäß § 3 auch für das Dienstverschulden des Fährers eines solchen Schiffes (vgl. RG. 40 400).

c) Hinsichtlich des Begriffs der Schiffsmannschaft s. § 21 und Anm. 1 dazu.

d) Außer dem Schiffer und der Schiffsmannschaft gehören zur Schiffsbefatzung noch „alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.“ Hierunter sind alle diejenigen zu verstehen, welche — wenn auch nur vorübergehend — Dienste verrichten, die in den Kreis der sonst von der Schiffsmannschaft (§ 21) oder sonstigen ständigen Schiffsangestellten auszuführenden Tätigkeit fallen (vgl. RG. 13 117, 20 86). Als auf dem Schiffe angestellt sind aber diejenigen Personen nicht zu rechnen, welche sich lediglich zur Ausführung von Hafenarbeiten an Bord des Schiffes befinden, z. B. Techniker, welche Reparaturen vornehmen, und Gewerbetreibende, die mit dem Beladen oder Löschen beschäftigt sind, insbesondere nicht der mit einer Gesamtentlohnung betraute selbständige Stauer (vgl. RGSt. 25 440, SGG. 01 100, 07 27).

e) Der freiwillig angenommene Lotse gehört nach § 3 zur Schiffsbefatzung, weil das Gesetz nicht zwischen dauernd und vorübergehend angestellten Personen unterscheidet (vgl. Anm. 1 a zu § 21). Hinsichtlich des Schiffsgläubigerrechts für Losengebühren s. § 102 Nr. 3.

f) In der Kommission (Ber. S. 20) wurde konstatiert, daß in Ansehung der Bestimmungen über das Verschulden bei großer Haverei (§ 79 Abs. 2 u. 3) zu der Schiffsbefatzung auch der sein Schiff selbst führende Schiffseigner gehört.

Gegenstand der Haftung.

§ 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
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 Unterschied, 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 bössliche 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

1. a) Der § 4 ist in seinen drei Ziffern dem § 486 HGB. nachgebildet, und beruht wie dieser auf dem System der beschränkten rein dinglichen Haftung des Schiffseigners für die hier aufgeführten Ansprüche, denen andererseits das Schiffsgläubigerrecht (§ 102 Nr. 5) eingeräumt ist (vgl. RG. 45 54). Der Schiffseigner kann daher in diesen Fällen nur bei Vermeldung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Frachtgelder verurteilt werden; der Richter muß diese beschränkte Haftung von Amts wegen in die Urteilsformel aufnehmen (vgl. RG. 67 355). Zum

Schiffe gehört auch dessen Z u b e h ö r (§ 103 Abs. 1). Hinsichtlich des Begriffs: „S c h i f f“ siehe Anm. 2 zu § 103, hinsichtlich der F r a c h t f. § 104, und betreffs der Surrogate für die Haftungsobjekte f. §§ 113 und 112. (Vgl. die Anm. 2—4 zu § 103 und Anm. 2—5 zu § 104.)

Selbstverständlich kann durch Vertrag eine andere Haftung festgesetzt werden, insbesondere kann der hamburgische Werführer, der nach den Werführerbedingungen von 1885 fährt, nicht geltend machen, daß seine Haftung nur auf Schiff und Fracht beschränkt sei (HGB. 07 168). Hinsichtlich der Schadensberechnung nach diesen Bedingungen vgl. HGB. 08 72.

b) Der Schiffsseigner haftet nach dem Binnenschiffahrtsgesetz p e r s ö n l i c h in den Fällen der §§ 4 Abs. 2 (eigenes Verschulden), 5 (Forderungen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstvertrage), 7 Abs. 3 (Anweisungserteilung), 8 Abs. 4 (Zahrlüchtigkeit des Schiffes), 14 (Kosten der Vertlarung), 79 (Herbeiführung der Gefahr der großen Haverei), 109 Abs. 3 (Ausfall eines Schiffsgläubigers), 112 (Einziehung der Fracht), 113 (Einziehung des Kaufgeldes für das Schiff), 114 (Ausfendung des Schiffes zu neuer Reise), 115 (Einziehung der Vergütung im Falle großer Haverei). Jedoch ist in den Fällen der §§ 112—115 auch die persönliche Haftung eine beschränkte. (Vgl. auch Anm. 5 a.)

2. Nach Ziff. 1 tritt die beschränkte Haft für Verbindlichkeiten aus Rechtsgeschäften ein, welche der S c h i f f e r (§§ 7 u. 9) als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (f. §§ 15—19) und nicht mit Bezug auf eine mit ihm erteilte Vollmacht geschlossen hat. Im § 486 Ziff. 1 HGB. heißt es: besondere Vollmacht; das Wort „besondere“ ist im § 4 fortgelassen, um das Mißverständnis zu verhindern, als müßte die Vollmacht zur Begründung der p e r s ö n l i c h e n Haftung eine S p e z i a l v o l l m a c h t sein. Der Vollmachtserteilung steht die nachträgliche Genehmigung gleich. Handelte der Schiffer erkennbar auf Grund einer Vollmacht, obwohl die Maßregel innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse lag, so findet § 4 Nr. 1 nicht Anwendung, der Schiffsseigner haftet dann unbeschränkt persönlich (Mittelstein Anm. 3 b zu § 4).

3. a) Ziff. 2 betrifft Verträge, welche der Schiffsseigner

geschlossen hat, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Hier ist die beschränkte dingliche Haftung des Schiffseigners bestimmt, weil dessen Verantwortlichkeit sich als ein Entstehen für fremde Handlungen oder Unterlassungen darstellt, deren Aufsichtigung dem Schiffseigner während der Reise entzogen ist (Begr. 40). Hierzu unterfällt namentlich die Haftung, welche dem Schiffseigner als Frachtführer in den Fällen des Verlustes oder der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung von Frachtgütern trifft (§§ 58 ff., § 62), desgleichen die Haftung des Schleppschiffahrts-Unternehmers gegenüber den Eigentümern der geschleppten Schiffe, und die Haftung der zur Personenbeförderung bestimmten Schiffahrts-Unternehmungen gegenüber den Reisenden. Voraussetzung ist, daß die zur Ausführung der Verträge notwendigen Handlungen ihrer Natur nach oder vermöge besonderer gesetzlicher Bestimmungen (§§ 7, 70) zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehören.

b) Die Verjährungsfrist hinsichtlich der Ansprüche aus § 4 Nr. 2 unterliegt, da das Binnenschiffahrtsgesetz hierüber nichts Besonderes vorschreibt (vgl. dagegen § 4 Nr. 3 u. § 117 Nr. 7) den Vorschriften des BGB. (B. f. Rechtspflege 06 43).

4. Ziff. 3 bezieht sich auf die in § 3 geregelte Haftung für Schäden, welche Dritten durch Verschulden der Schiffsbefahrung bei Ausführung der Dienstobliegenheiten zugefügt werden. Hinsichtlich der Haftung bei der Schleppschiffahrt s. Anm. 6, hinsichtlich der Verjährung § 117 Nr. 7.

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 eigenes 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 nach dem Gesetze nur beschränkt haften würde, bedungen werden (vgl. § 486 Abs. 2 BGB.). — Dem eigenen Verschulden des Schiffseigners ist das

Verschulden eines nicht zur Schiffsbesatzung gehörigen Erfüllungsgelhilfen (§ 278 BGB. gleichzusetzen (§ 83. 08 115); hinsichtlich des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung entscheidet § 4 Nr. 3 d. G.

b) Die Begr. des Entw. E. 42 zog aus der unbeschränkten Haft für eigenes 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 Ladungsbeteiligten oder dritten Personen erwachsenden Schäden persönlich einzustehen habe, wodurch die Lage der kleineren Unternehmer ungünstiger geworden wäre, als die der größeren Betriebe. Die Kommission des Reichstages (Ver. 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, bösslich handelt, er auch für einen durch Führung des Schiffes (durch ein nautisches Versehen) entstandenen Schaden nur mit Schiff und Fracht haften solle. In der Plenarfigung des Reichstages vom 29. April 95 wurde gegenüber dem Widerspruch der verbündeten Regierungen insbesondere hervorgehoben, 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. Bei der danach getroffenen gesetzlichen Bestimmung ist aber nicht genügend berücksichtigt die Ungleichheit zwischen dem Schiffer, der sein Schiff selbst führt, und demjenigen, der ein fremdes Schiff führt, indem letzterer für etwaiges nautisches Versehen mit seinem ganzen Vermögen, ersterer aber nur mit Schiff und Fracht haftet. Dieselbe Ungleichheit tritt ein bei Kollision zwischen Flußschiff und Seeschiff, da für den Führer des Seeschiffs die Ausnahme des § 4 Abs. 2 Satz 1 nicht gemacht ist (vgl. § 486 HGB.). Jedenfalls ist diese Ausnahme von der allgemeinen Rechtsregel der Haftung für eigenes Verschulden einschränkend auszulegen und nur anwend-

bar beim Vorliegen eines durch fehlerhafte Führung (nautisches Versehen) entstandenen Schadens. Für andere Versehen haftet auch der sein Schiff selbst führende Schiffseigner unbeschränkt (vgl. § 7 Abs. 3; ZW. 08 350; HGB. 08 175 und Anm. 3 zu § 79).

c) Bössliche Handlungsweise umfaßt neben dem dolus nicht allgemein die grobe Fahrlässigkeit, sondern nur denjenigen Frevelmut, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seiner Handlungsweise bewußt ist (ROH. 17 301; RG. 1 22). In solchem Falle haftet auch der sein Schiff selbst führende Schiffseigner unbeschränkt, auch findet auf diese Haftung nicht die kurze Verjährung aus §§ 117, 118 d. G., sondern § 852 BGB. Anwendung. Liegt eine bössliche Handlungsweise der Schiffsbefahrung vor, so haftet jeder Schiffseigner nach der Regel des § 4 Nr. 3 nur mit Schiff und Fracht.

d) Nach § 130 Satz 2 BGB. (f. Anhang D) haftet der Versicherer dem Versicherungsnehmer für den von diesem durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes verursachten Schaden, es sei denn, daß dem Versicherungsnehmer eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt; die Beweislast für diese Ausnahme trifft den Versicherer.

6. Schleppschiffahrt. a) Rechtliche Natur des Schleppvertrages. Der Schleppvertrag des Binnenschiffverkehrs, in welchem der Schlepper sich verpflichtet, ein Anhängeschiff oder mehrere nach einem bestimmten Orte zu bringen, ist in der Regel ein Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB. Ausnahmungsweise kann Sach- oder Dienstmiete vorliegen; letzteres, wenn der Schlepper lediglich Vorspanndienste leistet, vgl. HGB. 06 8. Im allgemeinen liegt das Verhältnis so, daß dem Führer des Schleppers die allgemeine Leitung obliegt und der Rahnschiffer verpflichtet ist, den Erfolg des Unternehmens durch richtiges Nachsteuern und Wahrnehmung der ihm sonst zu Gebote stehenden zweckdienlichen Maßnahmen nach Kräften zu fördern (ZW. 07 342). Jedenfalls ist der Schleppvertrag in der Regel kein Frachtvertrag, weil der Schlepper das zu schleppende Schiff oder dessen Frachtgüter während des Transports nicht in seine Obhut nimmt (ROH. 23 320 ff., RG.

10 167, § 63. 07 85; RW. 06 444; vgl. aber auch RW. 6 99, 67 12; § 63. 08 56), jedoch steht der analogen Anwendung einzelner Bestimmungen des Binnen-schiffahrtsgesetzes über das Frachtgeschäft, z. B. der §§ 68, 69, 71, auf den Schleppvertrag nichts entgegen. Frachtvertrag ist der Schleppvertrag dann, wenn der Transportunternehmer nicht nur die bewegende Kraft zum Zwecke der Beförderung zur Verfügung stellt, sondern wenn ihm der zu befördernde Gegenstand außerdem zum Zwecke der Beförderung in seine Obhut übergeben worden ist (RW. 67 12). Ist daher das zu schleppende Fahrzeug nicht mit Besatzung versehen und nicht selbständig manövrierfähig, so liegt Frachtvertrag vor (§ 63. 03 290).

Der gewerbmäßige Schleppschiffahrtsunternehmer ist Kaufmann (§ 1 Nr. 5 HGB.).

b) *a)* Die Rechtsbeziehungen zwischen den Eignern des Schleppers und der Anhängeschiffe richten sich nach dem abgeschlossenen Vertrage. Der Schlepper haftet für Aufwendung der erforderlichen Sorgfalt, um das von ihm geführte Anhängeschiff unverletzt nach dem bestimmten Ziel zu bringen (RW. 62 213, § 63. 06 94). Der Führer des Schleppers hat dabei die nautische Leitung, er hat für ordnungsmäßige Zusammensetzung des Schleppzuges und für richtige Verbindung seiner einzelnen Bestandteile zu sorgen (die Schlepptrasse hat der geschleppte Kahn zu geben und für deren gute Beschaffenheit und daß sie nicht bricht, aufzukommen [§ 63. 04 168]), die dazu nötigen Anordnungen zu treffen und deren Befolgung zu kontrollieren (§ 63. 99 156, 00 79), er trägt die Verantwortlichkeit für Kurs, Geschwindigkeit und für Befolgung der Regeln des Wasserstraßenrechts (Bohrens in Goldschmidts Zeitschrift 50 84). Der Eigner des Schleppers haftet nach § 3 d. G. für Schäden, welche durch Verschulden seiner Besatzung (vgl. § 278 HGB.) dem Anhängeschiffe zugefügt werden und zwar gemäß § 4 Nr. 3 Binnen-sch.Ges. nur mit Schiff und Schlepplohn; für eigenes Verschulden haftet er gemäß § 4 Abs. 2 d. G. Die Folgen eines Zusammenstoßes des Schleppers mit dem von ihm geschleppten Schiffe sind nicht nach den außerkontraktlichen Vorschriften des § 92 d. G., §§ 734 ff. HGB., sondern nach den Regeln des

zwischen ihnen bestehenden Vertrages zu beurteilen. Solange aber über den Ursprung der Beschädigung nichts feststeht, hat der Schlepper, wenn lediglich Werkvertrag (kein Frachtvertrag, s. Anm. a) vorliegt, keine Exculpationspflicht. Denn der Schlepper hat in solchem Falle den Schleppzug nicht in seine Obhut zu nehmen. Eine Exculpationspflicht des Schleppers kommt erst in Frage, wenn nach Darlegung einer mit der Schlepptätigkeit zusammenhängenden Ursache ein prima facie Beweis für dessen Verschulden geschaffen ist (§ 53. 05 56). Der Schlepper kann sich aber dem geschädigten Anhängeschiff gegenüber auf dessen Mitschuld (auch wenn sie nur in einem Dienstverschulden von dessen Schiffsbesatzung besteht (RG. 59 311), berufen (§ 254 BGB.). Denn der Führer jedes Anhängeschiffs behält auf diesem ein selbständiges Kommando und hat die erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um von seinem Schiff und anderen Gefahr fernzuhalten. Das Anhängeschiff darf sich nicht ausschließlich auf die Anordnungen des Schlepperführers verlassen, es muß auch seinerseits mitwirken, um den Erfolg einer ohne Unfall verlaufenden Reise herbeizuführen. Dahin gehört z. B. die Verpflichtung des Anhängeschiffs, richtig nachzusteuern und zur Vermeidung von Kollisionen und Unfällen die ihm zu Gebote stehenden, zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen.

β) **Schlepplohn.** Liegt Werkvertrag vor, so ist der Schlepplohn nur bei Vollendung des übernommenen Transports verdient, eine etwaige Teilleistung ist entsprechend zu vergüten, wenn der Besteller sich sonst ungerechtfertigt bereichern würde (§ 53. 01 140, vgl. Anm. 6 a). Vgl. hinsichtlich des Schlepplohnes §§ 66, 82 Nr. 4 und 5, § 104 b. G.

γ) **Verjährung.** Ist der Schleppvertrag als Werkvertrag zu behandeln, so kommen für die Verjährung der *Kontraktlichen Ansprüche* des Geschleppten gegen den Schlepper die §§ 638 und 646 BGB. zur Anwendung, diese Ansprüche verjähren daher in sechs Monaten nach Beendigung der Schleppfahrt. Dabei wird eine Abnahme des Werts im Sinne des § 641 BGB. im Falle der Nichterreicherung des Vertragshafens nur dann als vorliegend zu erachten sein, wenn der Geschleppte die den Gegenstand des Vertrages bildende Schleppfahrt als ausgeführt ansehen will (vgl.

§ 63. 04 78 und 84, 06 94; RG. 62 214). Für die Verjährung des außerkontraktlichen Anspruchs, welcher neben dem kontraktlichen bestehen kann, sind die §§ 117, 118 Binnensch.G. maßgebend (§ 63. 04 237 und 293; vgl. RG. 62 121, 66 12). A. M. § 63. 08 49.

d) Ladungsbeteiligte. Dem Schlepper, den der Schiffer zur Ausführung der Frachtreise angenommen hat, stehen Absender und Empfänger der Ladung des geschleppten Schiffes nicht als Ladungsbeteiligte (vgl. z. B. § 7) im Sinne dieses Gesetzes gegenüber. Denn eine Ladung des Schleppzuges, die dem Schlepper anvertraut wäre, gibt es nicht, und ebenso wenig liegt ein Vertragsverhältnis zwischen dem Absender oder Empfänger der Ladung und dem Schleppschiffahrtsunternehmer vor. Eine Haftung des Schleppers gegenüber den Ladungsbeteiligten des Schleppschiffes kann aber nach allgemeinen Grundsätzen (§§ 823, 826 BGB.) begründet sein (RG. 63 310). Ist den Ladungsbeteiligten ein Schaden nicht durch die Besatzung des Schleppers sondern des geschleppten Schiffes zugefügt, so trifft die Verantwortlichkeit diesen gegenüber nur den Eigner des letzteren Schiffes, auch wenn die Besatzung des geschleppten Schiffes gleichfalls von dem Schleppschiffahrtsunternehmer gestellt worden ist. Der Eigner des geschleppten Schiffes hat dann auf Grund seines Vertragsverhältnisses Regreß gegen den Schleppschiffahrtsunternehmer. Über den Begriff der Besatzung s. Anm. c.

e) Der Abs. 3 des § 4 bezieht sich auf die Schädigung Dritter durch ein Schiff des Schleppzuges. Er ist von der Reichstagskommission (Ver. 5) hinzugefügt worden, um erkennbar zu machen, daß ein Schleppzug (gegen Begr. 42) nicht als ein unteilbares Ganze anzusehen sei, daß daher nur mit dem schädigenden Schiff und dessen Fracht bzw. Schlepplohn nicht aber mit allen Schiffen des Zuges haftet werde für schuldhaftes Dienstverletzungen durch die Besatzung eines Schiffes. Er besagt daher nur, daß bei einem aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Schleppzuge kein Schiff haftbar gemacht werden solle für einen Schaden, der nicht durch ein Dienstverschulden seiner Besatzung verursacht worden ist. Wer nun zur Besatzung des

Schiffes gehört, das ist im einzelnen Falle zu prüfen. Das Reichsgericht (20 84) hat früher, ausgehend von den Verhältnissen des Seeverkehrs, in welchem der Führung des geschleppten Schiffes die Leitung zusteht, — the tug is the servant of the tow — angenommen, daß die Besatzung des Schleppers im Hinblick auf ihre Beförderung der geschleppten Schiffe zugleich als deren Besatzung gelte, so daß z. B. das geschleppte, mit einem dritten kollidierende Schiff haftbar sei, wenn die Besatzung des Schleppers den Zusammenstoß verschuldet hat (vgl. RG. 46 42, 50 37). Für einen von der Besatzung des geschleppten Schiffes verschuldeten Schaden hafte auch der Schlepper, wenn die schädigende Person im gegebenen Falle um deswillen als zur Besatzung des Schleppers gehörig anzusehen ist, weil sie eine Dienstverrichtung ausführt, die dem Schlepper dient oder für ihn Geltung hat, z. B. wenn das Kommando, welches dem Schlepper zusteht, von dem Anhängeschiff aus gegeben wird (RG. 50 36, 50 3. 01 175). Diese Rechtsprechung des Reichsgerichts hat vielfachen Widerspruch erfahren (vgl. Bohns a. a. O. S. 73 ff., Mittelstein S. 60 ff., Werner S. 43, Gültchow in Beilage 3 zu 50 3. 02) und ist von dem Reichsgericht später (RW. 07 243) dahin eingeschränkt worden, daß ein Versehen der Besatzung des Schleppers dann nicht als von dem geschleppten Schiff begangen zu erachten ist, wenn die Besatzung des geschleppten Schiffes den Erfolg des Unternehmens durch richtiges Nachsteuern und Wahrnehmung der ihm zu Gebote stehenden zweckdienlichen Maßnahmen nach Kräften gefördert hat. Neuerdings ist aber das Reichsgericht von seinem früheren Standpunkte abgegangen und hat ausgeführt: Nach dem Wortlaute und der Entstehungsgeschichte des Abs. 3 des § 4 ist es unverkennbar, daß das Binnensch.Gesetz einen Gegensatz macht zwischen den Besatzungen der einzelnen Glieder eines Schleppzuges und daß es jedes Glied nur für seine Besatzung unter Ausschluß der Besatzung des anderen Gliedes, mag dieselbe auch in anderer Beziehung als seine Besatzung zu gelten haben, haftbar machen will. Daher ist durch dieses Gesetz für den Binnenschiffahrtsverkehr ausgeschlossen, den Eigener des geschleppten Schiffes für irgendeine schuldhafte Handlung der eigentlichen Besatzung des Schleppers — im Gegensatz

zu einer auf dem Schlepper sich befindenden, zur unmittelbaren Besatzung des geschleppten Schiffes gehörigen Person — verantwortlich zu machen, mag diese Handlung auch die Bewegung des geschleppten Schiffes direkt oder indirekt beeinflusst und hierdurch den Schaden verursacht haben (RG. 65 382; vgl. HGB. 07 135, 08 106). Dieser Standpunkt ist zu billigen.

Die Regrehanprüche der Eigner des Schleppers und der Anhänge schiffe bleiben von der Regelung der Haftung Dritten gegenüber unberührt.

Haftung für Dienstforderungen der Schiffsbesatzung.

§ 5. Für die den Personen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstverhältnisse zustehenden Forderungen haftet der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht.

Der § 5 enthält eine Ausnahme von der im § 4 B. 1 getroffenen Bestimmung, da er die persönliche Haftung des Schiffseigners nicht bloß auf die von diesem, sondern auch auf die von dem Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugnis (§§ 15, 16) angenommenen Personen der Schiffsbesatzung erstreckt. Vgl. § 487 HGB. und hinsichtlich des Schiffsgläubigerrechts § 102 Nr. 2 b. G. In betreff der Forderungen aus dem Dienstverhältnisse vgl. § 20 Abs. 5, § 25 Abs. 3, und hinsichtlich der Verjährung §§ 117 Nr. 2, 118 b. G.

Helmatsort.

§ 6. Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimatsort), 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 Heimatsort der Ort, wo die Geschäftsniederlassung, bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung und in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Schiffseigners sich befindet.

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

1. a) Der hier festgestellte Begriff des Heimatsorts entspricht demjenigen des Heimathafens in § 480 Abs. 1 HGB. 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 Wohnsitz entspricht bei Handelsgesellschaften und juristischen Personen deren Sitz.

b) Der Heimatsort des Schiffes ist nicht nur von Bedeutung für den Gerichtsstand in allen gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden persönlichen und dinglichen (§ 4) Klagen, sondern auch für die Eintragung in das Schiffsregister (§ 122) und für den Umfang der Vertretungsbefugnis des Schiffers (§§ 15, 16). Vgl. § 168 ZPO., §§ 858, 942 Abs. 2 ZPO. Der Gerichtsstand entspricht dem im § 488 HGB. für den Reeder bestimmten und konkurriert, da er kein ausschließlicher ist (vgl. DZB. 98 352), mit den sonst gesetzlich anerkannten Gerichtsständen des Schiffseigners. Maßgebend ist der Heimatsort zur Zeit der Klagerhebung. In bezug auf ausländische Schiffe genügt die Bestimmung des § 23 ZPO. über den Gerichtsstand des Vermögens.

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 Schiffseignern vorkommen, welche keine Geschäftsniederlassung und keinen festen Wohnsitz haben, vielmehr das ganze Jahr auf ihrem Fahrzeugen leben.

Zweiter Abschnitt.

Schiffer.

Sorgfalt und Haftung
des Schiffers.

§ 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 Ladungsbeteiligten (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 erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.²

Durch die Erteilung der Anweisung wird der Schiffseigner persönlich verpflichtet, wenn er bei der Erteilung von dem Sachverhältnisse unterrichtet war.³

1. Schiffer im Sinne des Gesetzes ist, wer das Schiff führt, gleichviel ob es ihm gehört oder nicht, von welcher Dauer die Reise ist, und ob das Schiff sich bei der Reise von dem Heimatshafen entfernt (RG. 4868). Schutenführer sind demnach Schiffer im Sinne dieses Gesetzes (§ 3. 06 173); vgl. § 131. Einige Bestimmungen dieses Abschnitts beziehen sich ersichtlich nur auf

den Fall, wenn ein Dienstverhältnis zwischen dem Schiffseigner und dem Schiffer besteht. An sich würde der Schiffer aus dem Vertragsverhältnisse nur dem Schiffseigner gegenüber, Dritten gegenüber aber, insbesondere den Ladungsbeteiligten, den Reisenden, der Schiffsbesatzung nur aus unerlaubten Handlungen haften. Wegen seiner tatsächlichen Stellung aber und wegen der Selbständigkeit, mit der er auf der Reise seine Entschlüsse fassen muß, ist seine Verantwortlichkeit im HGB. §§ 511, 512 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 (Abschn. 3 u. 4) auferlegten Pflichten haftet. Der Schiffer wird daher nicht bloß als Vertreter der Interessen seines Dienstherrn, sondern auch der Interessen der übrigen unmittelbar Beteiligten angesehen.

2. a) Entsprechend dem HGB. (vgl. Anm. 1) ist die Haftung des Schiffers auch 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 sei denn, daß dieser in Kenntnis der Sachlage die Anweisung erteilt und der Schiffer es unterlassen hat, ihm die nach den Umständen erforderliche Aufklärung zu geben. Auch bei strafbaren Handlungen wird der Schiffer durch die Anweisung des Schiffseigners nicht gebtet. Eine weitere Abweichung von dem HGB. (§ 512 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 weitgehendes Recht hat, über die Ladung mittels Verpfändung oder Verkauf zu verfügen, wenn eine solche Verfügung behufs Beschaffung von Geldmitteln zum besten der Ladungsbeteiligten selbst oder der Gesamtheit der Interessenten notwendig wird (HGB. §§ 535 Abs. 3, 538, 540, 541). Alle diese Befugnisse

sind dem Binnenschiffer nicht eingeräumt (vgl. noch §§ 91 Abs. 1 und 70 b. G.).

b) Unter den Ladungsbeteiligten werden im Gesetze nur Absender und Empfänger verstanden. Diese technische Bezeichnung ergibt sich aus der dem ersteren Ausdruck beigelegten Parenthese. Hinsichtlich der Ladungsbeteiligten beim Schleppvertrage s. Anm. 6 b d zu § 4.

3. Die Anweisung des Schiffseigners muß für den eingetretenen Schaden ursächlich gewesen sein. Liegt der Fall des Abs. 2 Satz 2 vor, so haften der Schiffseigner und der Schiffer als Gesamtschuldner (vgl. § 512 Abs. 3 HGB.).

Dienstobliegenheiten des Schiffers.

§ 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.²

Er hat für die Tüchtigkeit der Gerätschaften 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.³

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

1. Die §§ 8—10 enthalten Bestimmungen über einzelne Dienstobliegenheiten des Schiffers, der § 8 in Anlehnung an die §§ 513—515 HGB.

2. a) In Abs. 1 ist dem Schiffer nur die Verpflichtung auferlegt, darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrttüchtigem Zustande usw. ist; eine Verpflichtung, etwaige Mängel selbst abstellen zu lassen, ist ihm hier, im Gegensatz zu Abs. 2 („zu sorgen“, vgl. auch § 513 HGB.), nicht auferlegt. Er ist daher im Falle des Abs. 1 nur verpflichtet, dem Schiffseigner etwaige Mängel anzuzeigen; im Falle der Unterlassung haftet er gemäß § 8 Abs. 4 u. § 7 Abs. 2.

b) Nach § 132 Abs. 1 BGB. (s. Anhang D) haftet bei der Versicherung eines Schiffes (anders bei der Versicherung von Gütern; hierüber vgl. RG. 7 5) der Versicherer nicht für den Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht fahrttüchtigen Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise antritt. Vgl. § 821 Nr. 1 HGB., Gruchots Beitr. 46 983.

c) Zu den Schiffspapieren gehört auch die Bescheinigung über die von den „Schiffs-Revisions-Kommissionen“ vorgenommene Revision des Schiffes auf dessen Brauchbarkeit (Revisionsatteste); vgl. Riesenfeld S. 210.

3. a) Auch die Verpflichtung des Schiffers für gehörige Stauung zu sorgen, ist ein Ausfluß der in § 7 Abs. 1 ihm auferlegten Pflicht, bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Die Stauung ist so zu bewirken, daß nach vernünftiger Erwägung aller Umstände und nach aller Voraussicht eine Gefahr für die Ladung aus deren Lagerung als ausgeschlossen angesehen werden darf (vgl. HGB. 07 91). Danach muß der Schiffer eine Stauung vermeiden, die voraussichtlich eine Beschädigung der Güter zur Folge haben könnte. Schwere Güter sind nach unten, leuchtende nicht auf trockene zu legen; Güter, die einander (auch durch Geruch vgl. HGB. 00 312; DKG. 14 386) schädlich werden können, sind zu trennen. Die Beladung eines frisch geteerten Rahmes mit Mehl oder Getreide, welches den Geruch annimmt, ist zu vermeiden. Wird die Stauung durch besondere Stauer (s. Anm. 2 d zu § 3)

bewirkt, welche von dem Absender gestellt werden, so hat der Schiffer die Stauarbeit nur zu überwachen und auf Abstellung etwaiger Mängel zu dringen (R.D.S. 19 267).

b) Die Vorschrift des § 514 Abs. 2 HGB.: „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 notwendig 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 vorauszu sehen waren (Begr. 47, Komm. Ber. 6). Vgl. Anm. 3 zu § 44 u. § 66.

4. Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet der Schiffseigner unbeschränkt neben dem Schiffer und solidarisch mit ihm gegenüber den Ladungsbeteiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbefatzung. In letzterer Beziehung geht die Bestimmung weiter als § 559 HGB. — Bei Schiffen, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, haftet der Schiffseigner nicht für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes (§ 131 Abs. 1); vgl. hierüber Anm. 1 a zu § 131.

Behinderung des Schiffers. Stellvertreter.

§ 9.¹ 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 Schiffseigners einholen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle aber einen anderen Schiffer einsetzen.²

Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.³

1. Der § 9 entspricht dem Abs. 2 § 516 HGB.; Abs. 1 des § 516, wonach der Schiffer die Reise anzutreten hat, sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, ist nicht hierher übernommen.

2. Bei Nichtbeobachtung dieser Vorschriften haftet der Schiffer nicht nur dem Schiffseigner, sondern gemäß § 7 auch den Ladungsbeteiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbefahrung.

3. Der vom Schiffer eingesetzte andere Schiffer nimmt dem Schiffseigner und Dritten gegenüber die rechtliche Stellung des Schiffers ein. Der Schiffer ist nach § 10 verpflichtet, von der Einsetzung den Schiffseigner zu benachrichtigen.

Benachrichtigung des Schiffseigners und der Ladungsbeteiligten.

§ 10. Der Schiffer ist verpflichtet, von Beschädigungen des Schiffes oder der Ladung, von eingegangenen Geschäften, sowie von der Einsetzung eines anderen Schiffers (§. 9) den Schiffseigner in Kenntnis zu setzen. Er hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu ändern sich genötigt findet, die Erteilung von Verhaltensmaßregeln bei dem Schiffseigner nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten.¹

Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Schiffer während der Reise für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so hat er, wenn tunlich, die Anweisung der Ladungsbeteilig-

ten einzuholen, sonst nach bestem Ermessen das Erforderliche selbst zu veranlassen und dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von dem Vorfall und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.²

1. a) Abs. 1 des § 10 ist dem Abs. 2 des § 534 HGB. nachgebildet, jedoch ist die dort ausgesprochene Verpflichtung, den Schiffseigner von den Ergebnissen der Reise in fortlaufender Kenntnis zu erhalten, wegen ihrer Unbestimmtheit fortgelassen, dagegen ausdrücklich die Pflicht ausgesprochen, ihn von der Einsetzung eines anderen Schiffers in Kenntnis zu setzen (Romm 6).

b) Die Mitteilungspflicht des Schiffers kommt namentlich auch für den Fall in Betracht, daß der Schiffseigner gegen die Gefahren der Binnenschifffahrt Versicherung genommen hat. Denn der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jeden Unfall, der das Schiff oder die Ladung trifft, auch wenn dadurch ein Entschädigungsanspruch für ihn nicht begründet wird, dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen, sofern der Unfall für die von dem Versicherer zu tragende Gefahr erheblich ist (WBG. § 146; f. Anhang D).

2. a) Die Abs. 2 und 3 des § 10 sind im wesentlichen den beiden ersten Absätzen des § 535 HGB. entnommen. Dagegen ist nicht übernommen die Vorschrift des § 535 Abs. 3, nach welcher der Schiffer während der Reise als gesetzlicher Vertreter der Ladungsbeteiligten anzusehen und insbesondere auch berechtigt ist, die Ladung zu verkaufen, zu verbodmen und im Falle der Verfügungsentziehung ihre Wiedererlangung gerichtlich und außergerichtlich zu betreiben. Hier ist ihm im Abs. 2 des § 10 hinsichtlich der Ladung nur eine rein faktische Stellung eingeräumt; zu rechtlichen Dispositionen ist er aus eigener Machtvollkommenheit nicht befugt und hat deshalb eintretenden Falles die Genehmigung der Ladungsbeteiligten einzuholen. Vgl. § 70.

b) Als entbehrlich nicht übernommen ist der § 543 HGB., welcher den Schiffer verpflichtet, alles, was er vom Be-

frachter, Ablager oder Ladungsempfänger außer der Fracht als Belohnung oder Entschädigung erhält, dem Schiffseigner gut zu bringen; auch ist § 534 Abs. 5 HGB. nicht übernommen, welcher den Schiffer verpflichtet, nach der Rückkehr in den Heimathafen und außerdem, so oft es verlangt wird, Rechnung zu legen. Selbstverständlich bleibt der Schiffer verpflichtet, über die eingezogenen Frachtgelder Rechnung zu legen (Begr. 48).

Verklärung. (§§ 11—14.)

Obliegenheiten des Schiffers.

§ 11.¹ Wird das Schiff oder die Ladung von einem Unfall betroffen, so ist der Schiffer berechtigt und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbeteiligten verpflichtet, vor dem Amtsgerichte des Ortes, an welchem die Reise endet, und, wenn das Schiff vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muß, vor dem Amtsgerichte dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang, sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Er hat sich selbst zum Zeugnisse zu er bieten und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen.²

1. a) Die §§ 11 bis 14 sollen dem Zwecke dienen, eine schnelle Feststellung des Tatbestandes und des Umfanges des Schadens bei Unfällen herbeizuführen; sie sind in Anlehnung an das seerechtliche Institut der Verklärung (§§ 522—525 HGB.) und an die Bestimmungen der C.P.D. über die Sicherung des Beweises (§§ 485—494), jedoch mit mannigfachen Abweichungen, getroffen. Ergänzend greift das Gesetz über die Angelegenheiten

der freiwilligen Gerichtsbarkeit (RGBl. 98 S. 771), insbesondere dessen erster Abschnitt (Allgemeine Vorschriften), ein. Die §§ 11—13 d. G. regeln eine eigentliche Beweisnahme, welche der Schiffer (gleichviel ob ein Fall der großen Haverei vorliegt oder nicht [Komm.Ver. 21], im Falle des Zusammenstoßens von Schiffen auch ohne Rücksicht darauf, ob Schiff oder Ladung des Antragstellers unversehrt geblieben ist [RGZ. 29 A 104]), herbeiführen kann und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbeteiligten herbeiführen muß. Das Antragsrecht ist aber nach dem Wortlaut des Gesetzes in allen Fällen dem Schiffer vorbehalten. Schiffseigner und Ladungsbeteiligte sind nicht berechtigt, den Antrag auf Aufnahme der Verklarung bei Gericht zu stellen (auch nicht bei Behinderung des Schiffers RGZ. 29 A 104), ihnen bleibt im Falle der Weigerung des Schiffers der Antrag auf Sicherung des Beweises gemäß §§ 485 ff. CPO. und der Regreß gegen den Schiffer offen (RGZ. 97 Nr. 5, DLG. 10 350). Bei beharrlicher Weigerung kann der Schiffer gemäß § 133 c Nr. 3 Gew.O. sofort entlassen werden. Dem Schiffer ist unbenommen, sobald ein Unfall eingetreten ist, eine vorläufige Erklärung bei der nächsten Polizei- oder Gemeindebehörde abzugeben und diese zur vorläufigen Kenntnis der Beteiligten zu bringen (Komm.Ver. 21).

b) Dem Versicherer gegenüber ist eine Pflicht des Schiffers die Verklarung zu beantragen, nicht vorgesehen, „da der Versicherer in der Lage ist, dem Versicherungsnehmer vertragsmäßig die Sorge für die Einleitung des Verfahrens aufzutragen“ (Begr. 49). Nach § 146 VVG. (i. Anhang D) ist jetzt auch gesetzlich der Versicherungsnehmer verpflichtet, jeden Unfall, der das Schiff oder die Ladung trifft, auch wenn dadurch ein Entschädigungsanspruch für ihn nicht begründet wird, dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen, sofern der Unfall für die von dem Versicherer zu tragende Gefahr von Erheblichkeit ist.

2. a) Zuständig ist das Amtsgericht des Ortes, an welchem die Reise endet, und wenn das Schiff vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muß, das Amtsgericht dieses Ortes, nicht aber das dem Unfallsorte zunächst gelegene