
Hinter dem Sachregister befindet sich ein ausführliches Verzeichniß der

Guttentagschen Sammlung

**Deutscher Reichs-
und Preussischer Gesetze**

— Tertausgaben mit Anmerkungen; Taschenformat —
die alle wichtigeren Gesetze in unbedingt zuverlässigem Abdruck und mit mustergültiger Erläuterung wiedergibt.

Guttentagsche Sammlung
Nr. 36. Deutscher Reichsgesetze. Nr. 36.
Lergtausgaben mit Anmerkungen.

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

Nach den Materialien erläutert
von

H. Makower, Justizrat.

Fünfte vermehrte Auflage

bearbeitet von

E. Loewe, Geh. Justizrat.



Berlin 1915.

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

Vorwort zur ersten Auflage.

Der vorliegende Kommentar will die Anwendung der durch ihn erörterten Gesetze im Sinne des Gesetzgebers erleichtern und gibt 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 so weit 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, Ände-

rungen 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 Anhange 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 fünften Auflage.

Das Reichsgesetz vom 7. Januar 1913 brachte eine Änderung der §§ 734—739 SGB. über den Zusammenstoß von Schiffen, die für das Binnenschiffahrtsrecht maßgebend ist.

Auch die Änderung der Kostengesetze war zu behandeln. Die Rechtsprechung oberer Instanzen ist berücksichtigt.

An einzelnen Stellen sind Berliner Gebräuche im Binnenschiffahrtsverkehr wiedergegeben; sie dürften auch für weitere Kreise von Interesse sein.

Berlin, im Dezember 1914.

E. Loewe.

Inhalt.

	Seite
I. Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, in der vom 1. Januar 1900 an geltenden Fassung (RÖBl. 1898 S. 868 ff.).	17
Erster Abschnitt. Schiffseigner.	
§ 1. Begriff	18
§ 2. Ausrüster	24
§ 3. Haftung für Dienstverschulden der Schiffsbesatzung	26
§ 4. Gegenstand der Haftung	31
§ 5. Haftung für Dienstforderungen der Schiffsbesatzung	42
§ 6. Heimatsort	48
Zweiter Abschnitt. Schiffer.	
§ 7. Sorgfalt und Haftung des Schiffers	44
§ 8. Dienstobliegenheiten des Schiffers	47
§ 9. Behinderung des Schiffers. Stellvertreter	49
§ 10. Benachrichtigung des Schiffseigners und der Ladungsbeteiligten	50
Verklarung (§§ 11—14).	
§ 11. Obliegenheiten des Schiffers	52
§ 12. Bestimmung und Bekanntmachung des Termins	55
§ 13. Verfahren	55
§ 14. Kosten	56

	Seite
Vertretung des Schiffseigners (§§ 15—19).	
§ 15. Gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers . . .	59
§ 16. Vollmacht und anderweiter Verpflichtungsgrund. Ausstellung des Ladescheins	61
§ 17. Beschränkung der Befugnisse des Schiffers . . .	62
§ 18. Verhältnis des Schiffers zum Schiffseigner . . .	63
§ 19. Direkte Stellvertretung	63
§ 20. Dienstverhältnis des Schiffers	65
 Dritter Abschnitt. Schiffsmannschaft.	
§ 21. Begriff	73
§ 22. Dienstantritt	75
§ 23. Dienstpflichten	76
§ 24. Löhnungstermin	77
§ 25. Dienstbeendigung	80
 Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft.	
§ 26. Anwendung handelsgesetzlicher Vorschriften (§§ 425—427, 430—436, 439—443, 445—451).	88
 Einnahme und Beförderung der Ladung (§§ 27—45).	
a) Verfrachtung des Schiffes im ganzen (§§ 27—37).	
§ 27. Ladeplatz	96
§ 28. Anzeige der Ladebereitschaft. Protest	98
§ 29. Beginn und Dauer der Ladezeit	100
§ 30. Liegegeld für Überschreitung der Ladezeit . . .	103
§ 31. Überliegezeit	105
§ 32. Betrag des Liegegeldes	106
§ 33. Wartezeit	107
§ 34. Gänzlichess Unterlassen der Beladung. Faut- fracht	109

	Seite
§ 35. Teilweise Lieferung der Ladung	110
§ 36. Rücktritt des Absenders vor Antritt der Reise.	112
§ 37. Wiederausladung nach Antritt der Reise	113

b) Teil- und Stückgüterverfrachtung

(§§ 38—40).

§ 38. Frachtvertrag über Schiffstelle oder Stückgüter von 10000 kg ab	115
§ 39. Frachtvertrag über Stückgüter unter 10000 kg	118
§ 40. Ladeplatz in den Fällen der §§ 38, 39	119

§ 41. Anlieferung und Verladung der Güter	120
§ 42. Zeit für Beladungsarbeiten und Antritt der Reise	121
§ 43. Substitution von Gütern	122
§ 44. Substitution eines Schiffes	123
§ 45. Verantwortlichkeit des Absenders. Gefährliche Güter	125

Lösung der Ladung (§§ 46—57).

a) Verfrachtung des Schiffes im ganzen

(§§ 46—52).

§ 46. Löschplan	127
§ 47. Anzeige der Löschbereitschaft. Protest	130
§ 48. Löschzeit	133
§ 49. Sieegelb für Überschreitung der Löschzeit	135
§ 50. Überlegezeit	137
§ 51. Wartezeit	138
§ 52. Verfügung des Frachtführers über die Güter	139

b) Teil- und Stückgüterverfrachtung

(§§ 53—55).

§ 53. Lösung bei Verfrachtung von Schiffsteilen oder Stückgütern von 10000 kg ab	144
§ 54. Lösung bei Verfrachtung von Stückgütern unter 10000 kg	146
§ 55. Löschplan in den Fällen der §§ 53, 54.	147

	Seite
§ 56. Abnahme und weitere Entladung	148
§ 57. Überladung in <u>Leichterfahrzeuge</u>	150
§ 58. Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung	151
§ 59. Ausnahmen von § 58	157
§ 60. Franchise. Vermischung lose geladener Güter .	160
§ 61. Wirkungen der Abnahme durch den Empfangsberechtigten. Feststellung von Beschädigung oder Minderung	161
§ 62. Verspätete Ablieferung	170
§ 63. Berechnung der Fracht	171
§ 64. Distanzfracht	172
§ 65. Fracht für zugrunde gegangene oder an Gewicht verminderte Güter	174
§ 66. Schiffsahrtsunkosten. Kleine Haverei	174
§ 67. Pfandrecht des Frachtführers bei bedungener Frankolieferung	177
§ 68. Dauernde Verhinderung des Reiseantritts durch Zufall	180
§ 69. Dauernde Verhinderung der Reise fortsetzung durch Zufall	184
§ 70. Sorge für Ladung bei Verlust oder Beschädigung des Schiffes	185
§ 71. Zeitweilige Verhinderung der Reise ohne Verschulden des Absenders	186
Ladeschein (§§ 72—76).	
§ 72. Ladeschein. Meldeadresse	188
§ 73. Haftung des Frachtführers für Zahl, Maß und Gewicht	196
§ 74. Haftung des Frachtführers für die Bezeichnung der Güter	198
§ 75. Umfang der Haftung	200
§ 76. Übernahme von Gütern mit erkennbaren Mängeln	201
§ 77. Reisegepäck	203

Fünfter Abschnitt. Haverei.

§ 78.	Große Haverei. Besondere Haverei	206
§ 79.	Schuldhaftige Herbeiführung der Gefahr . . .	210
§ 80.	Weitragspflicht bei späterer besonderer Haverei	212
§ 81.	Vergütungsberechtigung bei späterer besonderer Haverei	212
§ 82.	Umfang der großen Haverei in einzelnen Fällen	218
§ 83.	Aufenthalt im Nothafen	220
§ 84.	Kosten der Auseinandersetzung	221
§ 85.	Berechnung der Vergütungen und Beträge (HGB §§ 709—720, 722—724)	221
§ 86.	Ort der Schadensverteilung	229
§ 87.	Dispache. Dispacheur	230
§ 88.	Aufstellung der Dispache durch einen Dispacheur	232
§ 89.	Pfandrecht der Vergütungsberechtigten . . .	240
§ 90.	Persönliche Weitragspflicht	242
§ 91.	Auslieferung oder Hinterlegung beitragspflichtiger Güter	243

Sechster Abschnitt. Zusammenstoß von Schiffen, Vergung und Hilfeleistung.

§ 92.	Schiffsollision (HGB. §§ 734—739)	245
§ 93.	Vergung und Hilfeleistung	253
§ 94.	Betrag des Verge= und Hilfslohnes	257
§ 95.	Verteilung des Verge= und Hilfslohnes . . .	259
§ 96.	Ausschluß des Verge= und Hilfslohnes . . .	261
§ 97.	Pfandrecht und Klage wegen Vergungs= und Hilfskosten	262
§ 98.	Fortfall des Pfandrechts	265
§ 99.	Persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers und Schiffseigners	265
§ 100.	Persönliche Haftung für Vergungs= und Hilfskosten	266
§ 101.	Anwendbarkeit seerechtlicher Vorschriften . .	267

	Seite
Siebenter Abschnitt. Schiffsgläubiger.	
§ 102. Forderungen mit Schiffsgläubigerrecht . . .	268
§ 103. Pfandrecht an Schiff und Zubehör . . .	272
§ 104. Pfandrecht an der Fracht . . .	275
§ 105. Pfandrecht für Haupt- und Nebenforderungen	277
Rangordnung der Schiffsgläubiger (§§ 106—108).	
§ 106. a) aus verschiedenen Fahrten . . .	277
§ 107. b) aus derselben Fahrt . . .	279
§ 108. c) Rang der Forderungen der Versicherungs- anstalten . . .	279

§ 109. Verhältnis des Schiffsgläubigerrechts zu anderen Pfandrechten . . .	280
§ 110. Aufgebot der Schiffsgläubiger . . .	283
§ 111. Veräußerung einer Schiffspart . . .	285
§ 112. Dauer des Pfandrechts an der Fracht. Haftung des Schiffseigners . . .	286
§ 113. Einziehung des Schiffskaufgeldes durch den Schiffseigner . . .	289
§ 114. Neue Reise . . .	289
§ 115. Schiffsgläubigerrecht an Ersatzforderungen für das Pfandobjekt . . .	292
§ 116. Rangordnung der auf den Ladungsgütern haf- tenden Pfandrechte . . .	293
Achter Abschnitt. Verjährung.	
§ 117. Verjährungsfrist . . .	294
§ 118. Beginn der Verjährung . . .	298
Neunter Abschnitt. Schiffsregister.	
§ 119. Registrierungsspflicht . . .	301
§ 120. Registerbehörde . . .	302
§ 121. Öffentlichkeit des Schiffsregisters . . .	303

Inhalt.

13

	Seite
§ 122. Anmeldung des Schiffes zur Eintragung . . .	303
§ 123. Anmeldepflicht	304
§ 124. Inhalt der Anmeldung	305
§ 125. Eintragung. Schiffsbrief	307
§ 126. Anmeldung von Veränderungen	307
§ 127. Ordnungsstrafen (FGG. § 33, §§ 132—139)	309
§ 128. Registrierung kleinerer Schiffe.	312
§ 129. Landesgesetzliche Binnenschiffsregister . . .	312

Zehnter Abschnitt. **Schlussbestimmungen.**

§ 130. Zuständigkeit des Reichsgerichts	313
§ 131. Ausnahmen	314
§ 132. Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten	318
§ 133. Höhere Verwaltungsbehörde	319

II. Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flöherci. Vom 15. Juni 1895 (RGBl. 341). §§ 1—33	320
---	-----

III. Anhang	350
------------------------------	-----

A. Pfandrecht an registrierten Schiffen und Schiffanteilen.

1. Materielle Vorschriften: Bürgerliches Gesetzbuch §§ 1259—1272	350
2. Formelle Vorschriften: Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17./20. Mai 1898 (RGBl. 771 ff.). §§ 100 bis 124	360

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.	368
---	-----

	Seite
C. Pfandrecht an nicht registrierten Schiffen und Schiffsanteilen und Zwangsvollstreckung in solche	381
D. Transportversicherung. Gesetz über den Versiche- rungsvertrag. Vom 30. Mai 1908 (RGBl. 263 ff.). §§ 129—148.	382
E. Ausführungsbestimmungen für Preußen.	
1. Allgemeine Verfügung vom 16. November 1895 (SMBL. 403).	391
2. Allgemeine Verfügung vom 28. April 1896 (SMBL. 132).	392
3. Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 (GS. 249 ff.). Artikel 29 und 35.	392
4. Allgemeine Verfügung vom 11. Dezember 1899 (SMBL. 753).	393
5. Allgemeine Verfügung vom 16. Juli 1904 (SMBL. 186).	413
6. Preussisches Gerichtskostengesetz vom 25. Juli 1910 (GS. 184 ff.) § 79	414
7. Gesetz, betreffend eine Ermäßigung der Gebühren bei der ersten Anlegung der Register für Binnen- schiffe. Vom 14. März 1896 (GS. 39) . . .	415
8. Kostentabellen	415
IV. Sachregister	420

Abkürzungen.

- ADG.** = Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.
- Upt** = Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin über Gebräuche im Handelsverkehr. Im Auftrage des Ältestenkollegiums herausgegeben von Prof. Upt. Berlin 1907 u. 1910.
- BGB.** = Bürgerliches Gesetzbuch.
- Begr.** = Begründung des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Reichstagsdrucksache Nr. 81. 9. Legislaturperiode. III. Session 1894/95.
- BinnenschG.** = Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. 1898 S. 868 ff.).
- Denkschr.** = Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs. Drucksachen des Reichstags. 9. Legislaturperiode. IV. Session 1895/97. Zu Nr. 632.
- DJZ.** = Deutsche Juristenzeitung.
- Dove-Meyerstein** = Gutachten über Handelsgebräuche erstattet von der Handelskammer zu Berlin. Herausgegeben von Dove und Meyerstein. Berlin 1907 u. 1912.
- 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.).
- Förtsch** = Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, erläutert von R. Förtsch. 2. Auflage.
- GVG.** = Gerichtsverfassungsgesetz.
- GewD.** = 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.
RGZ. = Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts.
KommBer. = Bericht der IX. Kommission über den Gesetzentwurf, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Reichstagsdrucksache Nr. 258. 9. Legislaturperiode. III. Session 1894/95.
KO. = Konkursordnung.
Mittelstein = Deutsches Binnenschifffahrtsrecht. Von Dr. Max Mittelstein. 2. Auflage.
OLG. = Die Rechtspflegung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.
RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RGBl. = Reichs-Gesetzblatt.
Riefenfeld = Breslauer Handelsgebräuche. Herausgegeben von Dr. Riefenfeld.
ROG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
RVG. = Reichsversicherungsordnung. Vom 19. Juli 1911 (RGBl. 509).
Werner = Vorträge über das Binnenschifffahrtsrecht von G. Werner. Magdeburg 1903.
WVG. = Gesetz über den Versicherungsvertrag. Vom 30. Mai 1908 (RGBl. 263).
ZPO. = Zivilprozeßordnung.
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 1894 legte der Reichskanzler dem Reichstag 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 1895 zum ersten Male beraten und an eine Kommission verwiesen, die in Nr. 253 der Drucksachen ihren Bericht erstattete. Die zweite Beratung fand im Reichstag am 29. April und die dritte am 4. Mai 1895 statt. Das aus jenen Beratungen hervorgegangene Gesetz ist am 15. Juni 1895 vollzogen und im Reichs-Gesetzblatt von 1895 S. 301 veröffentlicht worden und am 1. Januar 1896 in Kraft getreten.

B. Durch Art. 12 des Einführungsgesetzes zum StGB. vom 10. Mai 1897 (RGBl. S. 437) wurden verschiedene Änderungen des Gesetzes vom 15. Juni 1895 eingeführt, die am 1. Januar 1900 in Kraft traten. Es wurden in den §§ 52, 54, 77 und 91 des Gesetzes die Worte „niederzulegen, Niederlegung, Niederlegungsverfahren, niedergelegt“ ersetzt durch die Worte „zu hinterlegen, Hinterlegung, Hinterlegungsverfahren, hinterlegt“, die §§ 72 und 110 und der zehnte Abschnitt (Verpfändung und Zwangsvollstreckung, §§ 131 bis 137) wurden gestrichen, *Matfower-Roewe, Binnenschifffahrt. 5. Aufl.* 2

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 § 61a (jetzt § 62) wurde neu eingestellt.

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 Reichs-Gesetzblatt bekannt zu machen und die in dem Gesetz 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 1898 (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 Binnenschiffahrtsverkehrs“, 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 Reeders 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. RG. 34 42), umfaßt also nicht bloß die Eigentümer der zur Güter- und Personenerförderung sowie zur Schleppschiffahrt und Fischerei bestimmten Schiffe, sondern auch die Eigentümer von Luftschiffen, von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienste benutzten Fahrzeugen (vgl. HGB. 13 108), 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 (selbständige Schleppschiffahrt sind Kaufleute [§ 1 Abs. 2 Nr. 5 HGB.; HGB. 09 102]). Vgl. Anm. 6 zu § 4 d. G. Die Nationalität 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 § 16.

b) **Mitteiligner** Auf das Verhältnis mehrerer Mitteiligner eines Binnenschiffes finden die Grundsätze der §§ 1008—1011 HGB. über Mitigentum und der §§ 705 ff. HGB. über die Gesellschaft Anwendung; Bestimmungen, welche denen für

Mitreeber entsprechen, finden sich nicht im Gesetze. Die Anteile der Miteigentümer werden Schiffsparten genannt (vgl. § 1272 BGB.). Die Aufhebung der Gemeinschaft erfolgt gemäß § 753 BGB. bei Schiffen, die im Schiffsregister eingetragen sind (s. Abschn. IX), nach näherer Maßgabe der §§ 180—184 d. G. über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung (s. 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, FGZ. 03 199, 07 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. (s. 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 Seeversicherung 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 seemännischen Kreisen herrschenden

Anschauungen entspricht (RG. 13 72, 51 335), gibt § 1 der Bekanntmachung vom 10. Nov. 1899 (Bl. 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 Pugiger Wied
außerhalb Rewa und Geisterneft,
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
außerhalb der Mündung der Dievenow und Swine sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,
6. bei Rügen
östlich:
außerhalb der Insel Ruden und dem Thießower Höft,
westlich:
außerhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Giddens De, sowie außerhalb des Bod bei Warhöft,
7. bei Wismar
außerhalb Jäckelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinslötel und Dieps, sowie außerhalb Tarnewitz,
8. auf der Rieker Fährde
außerhalb Stein bei Labß und Müll,
9. auf der Eßern Fährde
außerhalb Menhof und Bodnis,
10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
außerhalb Wirknacke und Relents-Leuchtturm sowie außerhalb Tundtoft-Nacke und Rundsboveb,
11. bei Hadersleben
außerhalb Raadhoveb, Insel Warß, Insel Vinderum und Orbhage,

12. bei Husum
außerhalb Nordstrand,
13. auf der Eider
außerhalb Vollerwiek und Hundeknoh,
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 Schillingshörn,
17. auf der Ems
außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Ut-
lands-Hörn) und Ostpolder Siel.

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 (Wegz. 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 stänbig 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 Wagger, Waggerkähne und Wagger schützen (RG. 51 330) 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 § 131 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 Binnenschiffs- bzw. Seeschiffsregister eingetragen ist (§ 203. OB 200).

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). Nach der Ausdrucksweise des HGB. ist ein Schiff, wenn es im Handelsverkehr Gegenstand des Verkaufs ist, als Ware zu erachten (Denkschr. 75); gegebenenfalls kommt daher § 377 HGB. zur Anwendung (§ 99. 102). Die Vorschrift des § 474 HGB., daß bei der Veräußerung eines Seeschiffs die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zum Eigentumserwerb erforderliche Übergabe durch eine Willenserklärung ersetzbar ist, ist hierher nicht übernommen. Zur rechtsgeschäftlichen Bestellung des Pfandrechts an einem registrierten Schiffe ist die Eintragung in das Schiffsregister (s. Abschn. IX) erforderlich (§§ 1260 ff. BGB.). Die Zwangsvollstreckung in registrierte Schiffe richtet sich nach den §§ 864, 870 ZPO., §§ 162—170 ZPO. Für die Versicherung der Schiffe gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt kommt das Gesetz über den Versicherungsvertrag vom 10. Mai 1908 in Betracht (s. Anhang D). — Hinsichtlich der Befugnis des Schiffers zur Veräußerung oder Verpfändung des Schiffes s. § 15 Abs. 2 d. G.

c) Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats können deutsche Binnenschiffe, welche ausschließ- lich auf ausländischen Gewässern verkehren, den Vorschriften des Flaggengesetzes v. 22. Juni 1899 unterworfen,

ihre Besatzung kann in gleicher Weise allen oder einzelnen Bestimmungen der Seemannsordnung unterstellt werden (§ 26a Flaggengesetz, § 1 Abs. 3 Seemannsordnung v. 2. Juni 1902).

4. Ausnahmen. S. § 131.

Ausrüster.

§ 2. Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen¹.

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 war².

1. a) Wer ein Flußschiff, das einem andern gehört, auf Grund eines Mietvertrages oder sonstigen Gebrauchsüberlassungsvertrages 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 Gesetzes angesehen (analog § 510 HGB.). Er haftet dann gemäß den §§ 3—7, 15—20, 25, 77, 79, 92, 99, 103, 109, 112, 114, 115 d. G., hat Anspruch auf Werg- und Hilfslohn (§ 95 Abs. 3) und ist den Schiffsgläubigern gegenüber passiv legitimiert (§ 103 Abs. 2 u. 3, RG. 78 308). Die Verfolgung eines Erwerbszwecks ist nicht erforderlich (vgl. Num. 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 Schiffsbefatzung zur

Disposition des Schiffseigners, so liegt der Fall des § 2 nicht vor (R.G. 56 361, 57 178). 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. 10 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 aufrecht erhalten werden (§ 366 HGB.; §§ 932, 1207 BGB.). Ebensovienig 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).

c) Ist das Ausrüsterverhältnis beendet, so ist der Eigentümer wieder „Schiffseigner“ und auch für solche Schiffsschulden der rechte Beklagte, die während dessen Dauer entstanden sind (R.G. 78 307).

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, es sei denn, daß 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 ZPO. 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 ZPO. 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 zufügt¹.

Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§ 21) und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangsloten².

1. a) Der Abs. 1 des § 3 entspricht wörtlich der im § 485 ZPO. 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 Schiffsbesatzung 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 (R.G. 63 310). Der Schiffseigner haftet demnach nicht bloß für sein persönliches Verschulden oder nur für Versehen bei der Auswahl der Schiffsbefahrung, vielmehr allgemein für schuldhafte Verletzungen durch Personen der Schiffsbefahrung im Dienste. Dieses schuldhafte Verhalten kann sich sowohl gegen die Bestimmungen des Innenschiffahrtsgesetzes wie gegen diejenigen des allgemeinen bürgerlichen Rechts (z. B. §§ 823, 826 BGB.) richten. Wer hieraus einen Anspruch herleitet, ist für das Verschulden beweispflichtig; er muß ferner beweisen, daß der Schaden durch das schuldhafte 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 zustehenden Dienstverrichtungen in innerem Zusammenhange stehen (vgl. HGB. 10 144); für Delikte, welche bloß gelegentlich der Dienstverrichtungen oder in einem dem Schädigenden nicht zustehenden Arbeitsgebiet begangen werden, ist der Schiffseigner nicht haftbar. Auch ist erforderlich, daß die Voraussetzung des § 1 (Bestimmung und Verwendung des Schiffes zur Schifffahrt) vorliegt. War das Schiff z. B. nur zu Hebezweden 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 (R.G. 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 Schadenersatz nicht zu (R.G. a. a. D.). Andererseits können zu den ersatzberechtigten Dritten auch die übrigen Angehörigen der Schiffsbesatzung gehören (R.G. 13 119). Auch ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen infolge eines unrichtigen Manövers seines Schiffsführers zwei andere Schiffe durch deren Kollision erleiden (S.G.Z. 98 180).

b) Verschulden 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, sondern 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 Havereibeiträge oder Vergungs- oder Hilfskosten haften. Sind Schiffseigner und Frachtführer verschiedene Personen, so 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) Inwiefern 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 inwiefern er hierbei für seine Leute und andere Personen haftet, deren er sich bei der Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient, im § 431 S.G.W. bestimmt (Begr. 87 u. 88). Der letztere lautet: „Der Fracht-

führer hat ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung und Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten, wie eigenes Verschulden.“

a) Für das Versehen der Passagiere haftet der Schiffseigner nicht, weil sie nicht zur Schiffsbesatzung gehören und 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 Besatzung schuldhaft gehandelt hat.

b) Der Umfang der Haftung des Schiffseigners ergibt sich aus § 4 Nr. 3, dem Gläubiger steht diesbezüglich 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 Schiffsbesatzung.

1) 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 Zwangskapitän, d. h. derjenige, welcher infolge obrigkeitlicher Anordnung angenommen werden muß, nicht zur Schiffsbesatzung gehört, ein Grundsatz, der im Seerecht nicht allgemein ausgesprochen, vielmehr nur für den Fall der Schiffskollision (§ 738) zur Anwendung gebracht ist (Wegr. 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 Führers eines solchen Schiffes (vgl. RG. 40 400).

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

d) Außer den Schiffer und der Schiffsmannschaft gehören zur Schiffsbesatzung noch „alle übrigen auf dem Schiffe an-

gestellten 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, z. B. Steuerleute, Bootskleute, Matrosen, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer (vgl. RG. 13 117, 20 86). Dabei kommt es nicht darauf an, ob eine Person ihre Tätigkeit auf dem Schiffe selbst oder außerhalb desselben ausübt, wesentlich ist nur, daß sie zu eigentlichen Schiffsdiensten am Schiff verwandt wird. Als auf dem Schiffe angestellt sind aber diejenigen Personen nicht zu rechnen, welche sich lediglich zur Ausführung von Hafendarbeiten 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, §BZ. 01 100, 07 27).

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

f) In Ansehung der Bestimmungen über das Verschulden bei großer Haverei (§ 79 Abs. 2 u. 3) gehört zu der Schiffsbesatzung auch der sein Schiff selbst führende Schiffseigner (Ver. S. 20).

g) Nach der Reichsversicherungsordnung v. 19. Juli 1911 (RGBl. 509) ist die Schiffsbesatzung für den Fall der Krankheit und vom vollendeten 16. Lebensjahr für den Fall der Invalidität und des Alters sowie zugunsten der Hinterbliebenen versichert (§§ 165 Nr. 7, 1226 Nr. 6), auch unterliegt der Binnenschiffahrtbetrieb nach § 587 Nr. 6 der Unfallversicherung. Jedoch ist der Schiffer in der Krankenversicherung nur versicherungspflichtig, wenn sein regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst 2500 M, und gegen Invalidität nur

dann, wenn er 2000 M an Entgelt nicht übersteigt (§§ 165 Abs. 2, 1226 Abs. 2 RBD.).

Gegenstand der Haftung.

§ 4. Der Schiffseigner haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht¹:

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 hat²;
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 nicht³;
3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird⁴.

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 fällt⁵.

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 gleich⁶.

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 Vermeidung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Frachtgelder verurteilt werden; der Richter muß diese beschränkte Haftung von Amts wegen in die Urteilsformel aufnehmen (vgl. § 103 Anm. 4b, RG. 67 355). Zum Schiffe gehört auch dessen Zubehör (§ 103 Abs. 1). Hinsichtlich des Begriffs: „Schiff“ s. Anm. 2 zu § 103, hinsichtlich der Fracht s. § 104, und betreffs des Erlasses für die Haftungsobjekte s. §§ 113 u. 112 (vgl. die Anm. 2—4 zu § 103 und Anm. 2 bis 5 zu § 104).

Selbstverständlich kann durch Vertrag eine andere Haftung festgesetzt werden, insbesondere kann der hamburgische Gewerbeführer, der nach den Gewerbeführerbedingungen 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 Schiffseigner haftet nach dem Binnenschiffahrtsgesetz persönlich in den Fällen der §§ 4 Abs. 2 (eigenes Verschulden), 5 (Forderungen der Schiffsbefahrung aus dem Dienstvertrage), 7 Abs. 3 (Anweisungserteilung), 8 Abs. 4 (Fahrtüchtigkeit des Schiffes), 14 (Kosten der Werklarung), 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. 5a).

2. Nach Ziff. 1 tritt die beschränkte Haftung für Verbindlichkeiten aus Rechtsgeschäften ein, welche der Schiffer (§§ 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 SGB. heißt es: „besondere Vollmacht“; das Wort „besondere“ ist im § 4 fortgelassen, um das Mißverständnis zu verhindern, als müßte die Vollmacht zur Begründung der persönlichen Haftung eine Spezialvollmacht 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 Schiffseigner haftet dann unbeschränkt persönlich (Mittelstein Anm. 3 b zu § 4).

3. a) Ziff. 2 betrifft Verträge, welche der Schiffseigner geschlossen hat, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Hier ist die beschränkte dingliche Haftung des Schiffseigners bestimmt, weil seine Verantwortlichkeit sich als ein Einstehen für fremde Handlungen oder Unterlassungen darstellt, deren Beaufsichtigung ihm während der Reise entzogen ist (Begr. 40). Hierunter fällt 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 Schlepsschiffahrtsunternehmers gegenüber den Eigentümern der geschleppten Schiffe, und die Haftung der zur Personenbeförderung bestimmten Schiffahrtsunternehmungen 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. (Bl. f. Rechtspflege 06 43).

4. Ziff. 3 bezieht sich auf die in § 3 geregelte Haftung für Schäden, welche Dritten durch Verschulden der Schiffsbesatzung
 Rafover-Loewe, Binnenschiffahrt. 5. Aufl. 3

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 Haftung 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), der Auswahl der Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB.), 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 Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB.) gleichzusetzen (§GB. OS 115, DRG. 24 200); hinsichtlich des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung entscheidet § 4 Nr. 3 b. G.

b) Die Begr. des Entw. S. 42 zog aus der unbeschränkten Haftung 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 Kleinen 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, bösklich 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 Reichstages v. 29. April 1895 wurde gegenüber dem Widerspruch der Regierung insbesondere hervorgehoben, daß

die nautischen Versehen vielfach einen anderen Charakter als andere vertragmäßige oder außerkontraktliche Verschuldungen haben; es handle sich dabei häufig darum, im Augenblick 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 Rechtsungleichheit 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 2 nicht gemacht ist (vgl. § 486 HGB.). Jedenfalls ist diese Ausnahme von der Rechtsregel der Haftung für eigenes Verschulden einschränkend auszulegen und nur anwendbar beim Vorliegen eines durch fehlerhafte Führung (nautisches Versehen) entstandener Schadens. Zur Führung des Schiffes gehört auch das Einführen desselben an eine bestimmte Stelle am Bestimmungsort, ein etwaiges Ab- und Wiederanlegen und die Treffer von Vorsichtsmaßregeln, z. B. Bereitstellung ausreichender Hilfskräfte für den Fall plötzlicher Gefährdung (RG. 82 147). Für andere Versehen haftet auch der sein Schiff selbst führende Schiffseigner unbeschränkt (vgl. § 7 Abs. 3; JW. 08 35; HGB. 08 175 und Anm. 3 zu § 79; vgl. dagegen HGB. 08 282). Die Ausnahmenvorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 ist auch dann unanwendbar, es ist also unbeschränkte Haftung geben, wenn der Schiffseigner nicht selbst das Schiff fehlerhaft geführt, sondern eine auf die Führung des Schiffes sich beziehende fehlerhafte Anweisung erteilt hat (RG. 68 180).

c) *Wässliche Handlungsweise* umfaßt neben dem dolus nicht allgemein die grobe Fahrlässigkeit, sondern nur denjenigen Frevelmut, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seiner Hand-

lungsweise bewußt ist (RDf. 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 Schiffsbefugung vor, so haftet jeder Schiffseigner nach der Regel des § 4 Nr. 3 nur mit Schiff und Fracht.

d) Nach § 130 Satz 2 BGB. (s. 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. Vgl. FGZ. 10 36.

6. Schleppschiffahrt. a) Rechtliche Natur des Schleppvertrages. Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsverkehrs, in welchem der Schlepper sich verpflichtet, ein einem anderen gehöriges (denn mit sich selbst kann man nicht kontrahieren) Anhängeschiff oder mehrere nach einem bestimmten Orte zu bringen, ist in der Regel ein entgeltlicher Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB. Ausnahmeweise kann Sach- oder Dienstmiete vorliegen; letzteres, wenn der Schlepper lediglich Vorspanndienste leistet, vgl. FGZ. 06 8. In der Regel liegt dem Führer des Schleppers die allgemeine Leitung ob, und der Rahnschiffer ist verpflichtet, den Erfolg des Unternehmens durch richtiges Nachsteuern und Wahrnehmung der ihm sonst zu Gebote stehenden zweckdienlichen Maßnahmen nach Kräften zu fördern (JW. 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 (RDf. 23 320 ff.; RG. 10 167; FGZ. 07 85; JW. 06 444; vgl. aber auch RG. 6 99, 67 12; FGZ. 08 56), jedoch steht der analogen Anwendung einzelner Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes 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 (RG. 67 12). Ist daher das zu schleppende Fahrzeug nicht mit Besatzung versehen und nicht selbständig manövrierfähig, so liegt Frachtvertrag vor (§ 33. 03 290).

Der gewerbmäßige Schleppschiffahrtsunternehmer ist Kaufmann (§ 1 Nr. 5 HGB.). Vgl. Anm. 1a zu § 1.

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 Anhängerschiff unverletzt nach dem bestimmten Ziel zu bringen (RG. 62 213; § 33. 06 94). Der Führer des Schleppers hat dabei die nautische Leitung, er hat für ordnungsmäßige Zusammensetzung des Schleppzuges (§ 33. 10 6) 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 [§ 33. 04 168]), die dazu nötigen Anordnungen zu treffen und deren Befolgung zu kontrollieren (§ 33. 99 156, 00 79), er trägt die Verantwortlichkeit für Kurs, Geschwindigkeit und für Befolgung der Regeln des Wasserstraßenrechts (Woyens in Goltschmidts Zeitschrift 50 84; § 33. 11 164). Auch hat er darauf zu achten, daß der Schlepper und die einzelnen angehängten Kähne imstande sind, die durch die Strömung, Wind und Wetter und den Verkehr anderer Schiffe gebotenen Manöver auszuführen (Bl. f. Rpf. 11 101). Der Eigner des Schleppers haftet nach § 3 d. G. für Schäden, welche durch Verschulden seiner Besatzung (vgl. § 278 BGB.) dem Anhängeschiffe zugefügt werden und zwar gemäß § 4 Nr. 3 BinnenschiffGef. nur mit Schiff und Schlepplohn; für eigenes Verschulden haftet er gemäß § 4 Abs. 2 d. G. Die Folgen

eines Zusammenstoßes des Schleppers mit den 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 Exkulpationspflicht. Denn der Schlepper hat in solchem Falle den Schleppzug nicht in seine Obhut zu nehmen. Eine Exkulpationspflicht des Schleppers kommt erst in Frage, wenn nach Darlegung einer mit der Schlepptätigkeit zusammenhängenden Ursache ein prima facie-Beweis für dessen Verschulden geschaffen ist (§ 63. 05 56, 09 164; a. M. RG. bei Wolke 11 Nr. 746, 18 Nr. 411; JW. 94 242; Seuffert Archiv Bd. 58 Nr. 52). 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 nur 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 (§ 63. 09 114, 10 270). — Ist ein Lotsen angenommen, so ist dieser der nautische Leiter des Schleppzuges, auch wenn er sich auf dem geschleppten Schiff befindet (§ 63. 10 91).

Eine Freizeichnung des Schleppers von der Haftung für fahrlässiges und selbst vorsätzliches Handeln seiner Besatzung ist nach §§ 276 Abs. 2, 278 BGB. zulässig, jedoch kann hier § 188 BGB. eingreifen. Vgl. RG. 20 116, 25 107.

*) **Schlepplohn.** Liegt Werkvertrag vor, so ist der Schlepp-

Lohn nur bei Vollendung des übernommenen Transports verdient, eine etwaige Teilleistung ist entsprechend zu vergüten, wenn der Besteller sich sonst ungerechtfertigt bereichern würde (§ 33. 01 140, vgl. Anm. 6 a). Der Schlepplohn ist aber nur Gegenleistung für den eigentlichen normalen Schleppdienst, nicht Vergütung für außerordentliche Hilfsleistungen; für solche kann der Schlepper den gesetzlichen Lohn beanspruchen (RG. 46 204, 59 312; § 33. 09 179). Vgl. hinsichtlich des Schlepplohnes §§ 66, 82 Nr. 4 und 5, § 104 d. 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 Werks im Sinne des § 641 BGB. im Falle der Nichterreichung des Vertragshafens nur dann als vorliegend zu erachten sein, wenn der Geschleppte die den Gegenstand des Vertrages bildende Schleppfahrt als ausgeführt ansehen will (vgl. § 33. 04 78, 06 94; RG. 62 214). Auch ist § 638 BGB. dann unanwendbar, wenn es sich nicht um einen Mangel der vereinbarten Beförderung, sondern um ein positives Zuwiderhandeln gegen die pflichtmäßige Sorgfalt bei der Ausführung der nicht vollendeten Schleppfahrt handelt (RG. 62 122, 66 16; a. M. § 33. 11 274, DRG. 17 429). Für die Verjährung des außerkontraktlichen Anspruchs, welcher im Falle des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung des Schleppers gegen dessen Schiffselgner bestehen kann (§ 3, § 4 Nr. 3), sind die §§ 117 Nr. 7, 118 maßgebend (§ 33. 04 237 u. 293; a. M. § 33. 08 49, DRG. 17 428, JW. 09 173; vgl. auch RG. 67 182). Gegen die schuldige Person selbst kommt § 852 BGB. zur Anwendung. — Durch eine vertragliche Verjährungsabkürzung wird auch die Haftung aus außerkontraktlichem Anspruch verjährt (vgl. § 33. 12 165; RG. 66 363). — Betreffs der Unterbrechung der Verjährung durch Streitverkündung an den

Schlepper vgl. RG. 58 79; Seuffert Archiv 63 51; PGG. 09 164 u. 167, 11 274.

d) **Ladungsbeteiligte.** Dem Schlepper, den der Schiffer zur Ausführung der Frachtpreise 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 ebensowenig liegt ein Vertragsverhältnis zwischen dem Absender oder Empfänger der Ladung und dem Schleppschiffahrtunternehmer 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 Schleppschiffahrtunternehmer gestellt worden ist. Der Eigner des geschleppten Schiffes hat dann auf Grund seines Vertragsverhältnisses Regreß gegen den Schleppschiffahrtunternehmer. 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 Wegt. 42) nicht als ein untellbares Ganze anzusehen sei, daß daher nur mit dem schädigenden Schiff und dessen Fracht bzw. Schlepplohn nicht aber mit allen Schiffen des Zuges gehaftet werde für schuldhafte Dienstverletzungen durch die Besatzung eines Schiffes. Er sagt 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

Fälle zu prüfen. Das Reichsgericht (2084) hat früher, ausgehend von den Verhältnissen des Seeverkehrs, in welchem der Führung des geschleppten Schiffes die Leitung zusteht, angenommen, daß die Besatzung des Schleppers im Hinblick auf den Transport 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 haftete 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, 53 01 175). Diese Rechtsprechung des Reichsgerichts hat vielfachen Widerspruch erfahren (vgl. Bogens a. a. O. S. 73 ff., Mittelstein S. 60 ff., Werner S. 43, Gütschow in Beilage 3 zu 53 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 bei 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 Binnenschiffahrtsgesetz 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 schuldhaftige 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. § 33. 07 135, 08 106). Dieser Standpunkt ist zu billigen; er findet aus den angegebenen Gründen auch Anwendung auf die in Hamburg verkehrenden Seeleichter (§ 33. 11 74).

Die Regressansprüche der Eigner des Schleppers und der Anhängeschiffe 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.

§ 5 enthält eine Ausnahme von der im § 4 Z. 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 § 38. 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.

Heimatsort.

§ 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 haftet¹.

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 wird².

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 in § 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 Klageerhebung. In bezug auf ausländische Schiffe genügt die Bestimmung des § 23 B.P.D. über den Gerichtsstand des Vermögens.

2. Abs. 3 will für den Fall Vorsee treffen, wenn ein Ausgangsort des Betriebes nach Abs. 1 oder Abs. 1 u. 2 nicht festzustellen ist. Dies kann bei Schiffseignern vorkommen, die das ganze Jahr auf ihren Fahrzeugen leben und keine Geschäftsniederlassung und keinen festen Wohnsitz haben.

Zweiter Abschnitt.

Schiffer.

Sorgfalt und Haftung des Schiffors.

§ 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 anzuwenden¹.

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 Schiffsbefahrung, 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 fällt².

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

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 Heimathafen entfernt (RG. 48 68). Schutenführer sind demnach Schiffer im Sinne dieses Gesetzes (§ 63. 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 Selbstständigkeit, mit der er auf der Reise seine Entschlüsse fassen muß, ist seine Verantwortlichkeit den in § 7 Abs. 2 bezeichneten Personen gegenüber dahin erweitert, daß er bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat und für den durch sein Verschulden entstandenen Schaden, insbesondere 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 derjenigen der übrigen unmittelbar Beteiligten angesehen. Indem nun das Gesetz ihn verpflichtet, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, z. B. auch bei der Auswahl der Schiffsmannschaft, anzuwenden, legt es ihm eine selbständige Verantwortung auf, den Erfordernissen eines gesicherten normalen Verkehrs gerecht zu werden. Bei der Bestimmung dieser Verantwortung muß auf die allgemeine Übung der beteiligten Kreise Gewicht gelegt werden, d. h. darauf, was in diesen Kreisen als notwendig angesehen wird, um Schaden zu verhüten (§ 63. 10 263). Hierzu gehört es auch, daß der Schiffer so berechtigt wie verpflichtet ist, zur Wiederausladung von Frachtgut zu schreiten, durch welches das Schiff oder andere Ladung gefährdet wird (§ 45 Abs. 4, § 63. 11 307).

2. a) Entsprechend dem § 63. (§§ 511, 512) 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 Unkenntnis 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 gedeckt. 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, der 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 d. G.).

b) Unter den Ladungsbeteiligten werden im Gesetze nur Absender und Empfänger verstanden. Die technische Bezeichnung ergibt sich aus der dem ersten Ausbruche beigelegten Parenthese. Hinsichtlich der Ladungsbeteiligten beim Schleppvertrage s. Anm. 6b^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.

§ 8¹. Der Schiffer hat vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrttüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, sowie hinreichend bemannt ist, und daß die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord sind².

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 gestatten³.

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 Fahrttüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet den im § 7 Absatz 2 bezeichneten Personen auch der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht⁴.

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 (auch mit dem etwa erforderlichen Kohlenvorrat für die Maschine versehen) 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 BVB. (s. Anhang D) haftet bei der Versicherung eines Schiffes (anders bei der Versicherung von Gütern; hierüber vgl. RÜ. 7 5) der Versicherer nicht für den Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht fahrtüchtigen Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise antritt. Vgl. § 821 Nr. 1 §OB., Gruchot Beitr. 46 983.

c) Zu den Schiffspapieren gehört auch die Bescheinigung über die von den „Schiffsrevisions-Kommissionen“ vorgenommene Revision des Schiffes auf dessen Brauchbarkeit (Revisionsattest); 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 (§OB. 08 282). Die Stauung ist so zu bewirken, daß nach vernünftiger Ermägung aller Umstände und nach aller Voraussicht eine Gefahr für die Ladung aus deren Lagerung als ausgeschlossen angesehen werden darf (vgl. §OB. 07 91). Danach muß der Schiffer eine Stauung vermeiden, die voraussichtlich eine Beschädigung der Güter zur Folge haben könnte. Schwere Güter sind nach unten, leichte nicht auf trockene zu legen; Güter, die einander (auch durch Geruch vgl. §OB. 00 312; DVB. 14 386) schädlich werden können, sind zu trennen. Die Beladung eines frisch geteerten Rahnes mit Mehl oder Getreide, welches den Geruch annimmt, ist zu vermeiden; die infolge einer früheren Beladung eingetretene Unsauberkeit ist zu beseitigen, wenn die neue Ladung dadurch geschädigt werden kann. Wird die Stauung durch besondere Stauer (s. Anm. 2d zu § 3) bewirkt, die von dem Absender gestellt werden, so hat der Schiffer die Stauarbeit nur zu überwachen und auf Abstellung etwaiger Mängel zu dringen (RÜF. 19 267).

b) Die Vorschrift des § 514 Abs. 2 §OB.: „der Schiffer hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen wird“, ist in § 8 Abs. 2 näher dahin angegeben: „der Schiffer hat da-