

de Gruyter Lehrbuch





# DAS SEERECHT

Ein Grundriß mit Hinweisen auf die  
Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich  
das Binnenschiffahrts- und Luftrecht

von

Dr. iur. Hans Jürgen Abraham  
ord. Professor an der Universität Frankfurt a. M.

3. ergänzte und erweiterte Auflage

Walter de Gruyter & Co.

Berlin 1969

Archiv-Nr. 23 05 692

Satz und Druck: Max Schönherr, Berlin

Printed in Germany

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages ist es auch nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie) zu vervielfältigen.

## Aus dem Vorwort zur ersten Auflage

Die verhältnismäßig umfangreiche Tätigkeit des Gesetzgebers auf seerechtlichem Gebiet in den letzten Jahren, das mannigfaltige Einzelschrifttum und die Rechtsprechung ließen es angebracht erscheinen, einen systematischen Gesamtüberblick über das Seerecht zu geben, zumal seit dem Erscheinen der 2. Auflage von Hans Wüstendörfers „Neuzeitlichem Seehandelsrecht“ sechs Jahre vergangen sind.

Mein Bestreben war, den Umfang des Buches möglichst klein zu halten. Dennoch glaube ich, im großen und ganzen eine vollständige Sachdarstellung gegeben zu haben. Hier und da war auch ein näheres Eingehen auf einzelne Fragen möglich. Gelegentliche Hinweise auf die Rechtslage anderer Verkehrsmittel, insbesondere der Binnenschiffe und Luftfahrzeuge, sollen den Gedanken fördern, daß eine zu große Spezialisierung in den Sonderrechten der einzelnen Verkehrsmittel vermieden werden muß.

## Vorwort zur dritten Auflage

Im Hinblick auf die mit Sicherheit zu erwartende, aber hinsichtlich des Zeitpunkts ungewisse Übernahme des Übereinkommens über die beschränkte Reederhaftung von 1957 durch die Bundesrepublik Deutschland und die alsdann eintretenden erheblichen Änderungen des Vierten Buches des HGB ist eine neue Auflage eines seerechtlichen Grundrisses gegenwärtig nicht ohne Bedenken. Da jedoch auch ein Nachdruck der zweiten Auflage fast vergriffen war, blieb nur, diese hinanzustellen.

Die neue Auflage gibt den Stand von Gesetzgebung, Rechtsprechung und Schrifttum zu Beginn des Sommers 1968 wieder, darüberhinaus nur in Einzelfällen.

Bad Homburg v. d. H., Juli 1968

*Hans Jürgen Abraham*



# Inhalt

<b>I. Abschnitt:</b>	
<b>Einführung</b>	Seite
§ 1. Begriff, Gliederung, Charakter, Geschichte und Internationalität des Seerechts .....	1
§ 2. Die wesentlichen Rechtsquellen .....	11
§ 3. Schrifttum .....	20
<b>II. Abschnitt:</b>	
<b>Die völkerrechtliche Lage der Wasserflächen und des Luftraums</b>	
§ 4. Die hohe See und die an sie grenzenden Gewässer .....	23
§ 5. Die Binnenwasserstraßen und der Luftraum .....	28
<b>III. Abschnitt: Das Schiff</b>	
§ 6. Schiffsbegriff, Schiffbestandteile, Schiffszubehör .....	32
§ 7. Kennzeichnung durch Namen, Registereintragung, Heimathafen und Flagge .....	38
§ 8. Schiffspapiere .....	47
§ 9. Sachenrechtliche Besonderheiten .....	47
§ 10. Zwangsvollstreckung und Arrest .....	66
§ 11. Öffentlich-rechtliche Sicherheitsbestimmungen .....	69
<b>IV. Abschnitt: Die Personen des Seerechts</b>	
§ 12. Reeder und Ausrüster .....	70
§ 13. Die Reederei (Partenreederei) .....	75
§ 14. Besondere Haftungsnormen für Reeder und Ausrüster .....	83
§ 15. Der Schiffer (Kapitän) .....	91
§ 16. Seemännisches Arbeitsrecht .....	99
<b>V. Abschnitt: Erwerb durch Seefahrt</b>	
§ 17. Vorbemerkung .....	106
§ 18: Allgemeines zum Frachtvertrag .....	111
§ 19: Abschluß des Frachtvertrages sowie Vorbereitung und Durchführung der Frachtreise .....	117
§ 20: Das Konnossement .....	133
§ 21: Die Haftung des Verfrachters .....	148
§ 22: Der Überfahrts- oder Passagiervertrag .....	176
§ 23. Der Schiffsmakler .....	182
<b>VI. Abschnitt: Reisenotlagen</b>	
§ 24: Bodmerei .....	184
§ 25: Große Haverei .....	185
§ 26: Schiffszusammenstoß, Untersuchung von Seeunfällen, Verkehrssicherungspflicht auf Wasserstraßen .....	194
§ 27: Bergung und Hilfsleistung .....	201

## Abkürzungen

a. A.	anderer Ansicht
Abraham LR	Schleicher-Reymann-Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl. von Abraham, Bd. I 1960, Bd. II 1966
Abraham	s. auch Ritter-Abraham und Schaps-Abraham
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
AG	Amtsgericht
AHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch von 1861
AllgEisenbG	Allgemeines Eisenbahngesetz v. 29. März 1951 (BGBl. I 225)
Amtl. Begr.	Amtliche Begründung
ArchivPrax	Archiv für die civilistische Praxis (seit 1818)
ArchLR	Archiv für Luftrecht (1931—1943)
BA	Bundesanzeiger (seit 1949)
BB	Betriebs-Berater (seit 1946)
Bek.	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BOSA	Bundesoberseeamt
BSchG	Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz) vom 15. Juni 1895 idF der Bek. vom 20. Mai 1898 (RGBl. 1898, 868)
CIM	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 25. Febr. 1961 (BGBl. 1964 II 1520)
CIV	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 (BGBl. 1964 II 1898)
cod. nav.	italienischer Codice della navigazione
DEK	Deutsches Einheitskonnossement
Diss.	Dissertation
DJ	Deutsche Justiz (Zeitschrift; 1933—1945)
DJZ	Deutsche Juristen-Zeitung (1896—1936)
DMF	Le Droit Maritime Français
DR	Deutsches Recht (Zeitschrift; 1931—1945)
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (seit 1950)
DVO	Durchführungsverordnung

## Abkürzungen

EStG	Einkommensteuergesetz
EVO	Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. Sept. 1938 (RGBl. II 663)
FlaggRG	Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführungsbefugnis der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) vom 8. Febr. 1951 (BGBl. I 79)
GesRLuftf	Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen vom 26. Febr. 1959 (BGBl. I 57)
FGG	Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit
GewO	Gewerbeordnung idF der Bek. vom 26. Juli 1900 (RGBl. 871)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. 1)
GVOBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
h. A.	herrschende Ansicht
Hansa	Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen (ab 1864)
HansGZ	Hanseatische Gerichtszeitung (1880—1927)
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung (1928—1943)
HansRZ	Hanseatische Rechtszeitschrift (1918—1927)
Heinerici und Gilgan	Heinerici und Gilgan, Das deutsche Schiffsregisterrecht, 1942
HGB	Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (RGBl. 219)
HR	Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente, 1924 (sog. Haager Regeln)
idF	in der Fassung
IÜS	Brüsseler Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot (1910)
IÜZ	Brüsseler Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (1910)
JahrbAkDR	Jahrbuch der Akademie für Deutsches Recht
J. v. Gierke	Julius v. Gierke, Handelsrecht und Schifffahrtsrecht, 8. Aufl. 1958
JW	Juristische Wochenschrift (1872—1939)
JZ	Juristen-Zeitung (ab 1951)
KVO	Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Beförderungsbedingungen) vom 30. März 1936 (RVkBl. B 151)
LG	Landgericht
L.L.R.	Lloyd's List Law Reports
L.L.	Lloyd's List and Shipping Gazette

## Abkürzungen

LuftVG	Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (RGBl. I 681) in der Neufassung vom 4. November 1968 (BGBl. I 1113)
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung vom 10. August 1963 (BGBl. I 652)
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19. Juni 1964 (BGBl. I 370) in der Neufassung v. 28. Nov. 1968 (BGBl. I 1263)
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht (1907—1933)
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht (ab 1947)
MTV	Manteltarifvertrag
MerchShA	Britischer Merchant Shipping Act, 1894
NfL	Nachrichten für Luftfahrer (1920—1939; ab 1953)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (seit 1947)
OGHBrZ	Entscheidungen des Obersten Gerichtshofs für die Britische Zone (1949—1950); bei Nennung der Fundstelle in einer anderen Zeitschrift: Oberster Gerichtshof für die Britische Zone
OLG	Oberlandesgericht
OLGRechtspr	Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiet des Zivilrechts (1900—1928)
OSeeA	Oberseeamt
Pappenheim	Pappenheim, Handbuch des Seerechts, II. Bd. 1906, III. Bd. 1918 (Fortsetzung des Werkes von Wagner, Handbuch des Seerechts, Bd. I 1884)
Pfundtner-Neubert	Pfundtner-Neubert, Das neue deutsche Reichsrecht
PO	Deutsche Prisenordnung vom 28. Aug. 1939 (RGBl. 1585)
Prüssmann	Prüssmann, Seehandelsrecht, Viertes Buch des HGB mit Nebenvorschriften und Internationale Übereinkommen, 1968
PStG	Personenstandsgesetz idF vom 8. Aug. 1957 (BGBl. I 1125)
RabelsZ	Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, begründet von Ernst Rabel (seit 1927)
RGBl.	Reichsgesetzblatt
Recht	Das Recht (Zeitschrift; 1897—1944)
Recht der Schiffahrt	Recht der Schiffahrt, Karteizeitschrift der Internationalen Schiffahrtspraxis, herausgegeben von Dabelstein u. a. (seit 1957)
RGZ	Rechtsprechung des Reichsgerichts in Zivilsachen (amtl. Sammlung)
RHG	Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (RGBl. 207)
Ripert	Ripert, Droit Maritime, 4. Aufl., Bd. I 1950, Bd. II 1952, Bd. III 1953 mit Nachtrag von Rodière 1963

## Abkürzungen

Ritter-Abraham	Ritter, Das Recht der Seeversicherung, 2. Aufl. von Abraham, 2 Bd. 1967
RiW	Recht der internationalen Wirtschaft
RMBL	Reichsministerialblatt
Rodière	Rodière, Précis de Droit Maritime, 3. Aufl. 1967
Rodière Traité	Rodière, Traité général de Droit Maritime, Bd. I Introduction des contrats d'affrètement, Bd. II Les contrats de transport de marchandises, 1967
RSchOG	Rheinschiffahrtsobergericht
RvglHwB	Rechtsvergleichendes Handwörterbuch für das Zivil- und Handelsrecht des In- und Auslandes, herausgegeben von Schlegelberger in Verb. mit anderen, 1929—1940
RVkBl.	Reichsverkehrsblatt (1920—1945)
RVO	Reichsversicherungsordnung
Schaps- Abraham	Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, Kommentar und Materialsammlung (3. Aufl. des Kommentars von Schaps-Mittelstein-Sebba), I. Bd. 1959, II. Bd. 1960—1962; III. Bd. 1964, ErgBd. 1967
SchiffbG	Gesetz über die Schiffspfandbriefbanken idF vom 8. Mai 1963 (BGBl. I 301) mit Änderungen
Schlegelberger (oder Schle- gelberger- Liesecke)	Schlegelberger-Liesecke, Kommentar zum Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1964
SchlHA	Schleswig-Holsteinische Anzeigen
SchRG	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. Nov. 1940 (RGBl. I 1499) mit Änd. v. 4. Dez. 1968 (BGBl. I 1295)
SchRO	Schiffsregisterordnung idF vom 26. Mai 1951 (BGBl. I 359) mit Änd. v. 4. Dez. 1968 (BGBl. I 1295)
SeeA	Seeamt
SeelotsG	Gesetz über das Seelotswesen vom 13. Okt. 1954 (BGBl. II 1035)
SeemG	Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (BGBl. I 713)
SeemO	Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (RGBl. 175)
SeestrO	Seestraßenordnung
SeeUG	Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. Sept. 1935 (RGBl. I 1183)
SeuffA	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten (1847—1944)
SFrG	Seefrachtgesetz = Gesetz zur Änderung von Vorschriften des HGBs vom 10. Aug. 1937 (RGBl. I 891)
SHG	Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940 (RGBl. I 691)

## Abkürzungen

StrandO	Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (RGBl. 73)
Strom und See	Zeitschrift „Strom und See“, Basel
StVG	Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dez. 1952 (BGBl. I 387)
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung idF d. Bek. vom 6. Dez. 1960 (BGBl. I 897)
TV	Tarifvertrag
UN	United Nations (Vereinte Nationen)
USA	Vereinigte Staaten von Amerika
UVV	Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft
VerkBl. (auch VkB1)	Verkehrsblatt (ab 1949)
VersR	Versicherungsrecht, Juristische Rundschau für die Individualversicherung (ab 1950)
VO	Verordnung
Vortisch- Zschucke	Vortisch und Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, Kommentar, 3. Aufl. 1964 von Vortisch
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung (ab 1949)
WA	Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Okt. 1929 (RGBl. 1933 II 1039) (Warschauer Abkommen)
WA 1955	Das im Haag am 28. Sept. 1955 auf der Diplomatischen Konferenz zur Revision des Warschauer Abkommen angenommene Protokoll (vgl. BGBl. 1958 II 312), sog. Haager Protokoll
WG	Wechselgesetz vom 21. Juni 1933 (RGBl. 399)
Wüstendörfer HB	Wüstendörfer, Seeschiffsrecht, in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. VII, Abt. 2, 1923
Wüstendörfer SHR	Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1950
Wüstendörfer Studien	Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Bd. I 1905—1909
YAR	York-Antwerp-Rules
ZBIDR	Zentralblatt für das Deutsche Reich (1873—1922)
ZfBSch	Zeitschrift für Binnenschiffahrt (ab 1894)
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht (ab 1858), jetzt Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
ZLR	Zeitschrift für Luftrecht (1952—1959), Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen (seit 1960)
ZPO	Zivilprozeßordnung vom 30. Jan. 1877 (RGBl. 83)
ZVG	Gesetz über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung vom 24. März 1897 (RGBl. 97) mit Änd.

## I. Abschnitt

### Einführung

#### § 1. Begriff, Gliederung, Charakter, Geschichte und Internationalität des Seerechts

Wüstendörfer HB 2 ff. und SHR 17 ff.; J. v. Gierke 577 ff.

##### I. Begriff

*Das Seerecht (Seeschiffsfahrtsrecht) ist als Bestandteil des Verkehrsrechts das Sonderrecht der Schifffahrt auf der See und auf den mit der See verbundenen, von Seeschiffen befahrenen Wasserflächen.*

Seine Normen sind regelmäßig auf dem allgemeinen Recht aufgebaut oder in dieses eingebettet und bilden ihm gegenüber kein in sich geschlossenes Rechtssystem. Soweit deshalb keine Sondernormen vorhanden sind, gilt das allgemeine Recht auch für die Seeschifffahrt. In dieser Weise kennen alle Seeschifffahrt betreibenden Nationen ein Seerecht, in den anglo-amerikanischen Ländern als maritime oder admiralty law, in Frankreich als droit maritime, in Italien als diritto marittimo bezeichnet.

Aus der Begriffsbestimmung ergibt sich für das Seerecht im einzelnen:

1. Es ist *Bestandteil des Verkehrsrechts*. Doch ist der Begriff des Verkehrsrechts fast ohne materiellen Gehalt. Abgesehen von wenigen Grundinstituten, die in großen Zügen nach und nach für ihn herausgearbeitet sind, z. B. dem des Beförderungsvertrages, seine Abgrenzung von der Miete eines Verkehrsmittels, vielleicht gewissen Grundsätzen des internationalen Privatrechts, ist er nicht nur vom Standpunkt der Gesetzgebung — es gibt kein einheitliches Verkehrsgesetz —, sondern auch von demjenigen der Rechtsdogmatik — es gibt keine Gesamtdarstellung des Verkehrsrechts —, im großen und ganzen nur eine formelle Zusammenfassung der mehr oder weniger vom allgemeinen Recht abweichenden Sonderrechte der einzelnen Transportmittel: Zu ihm gehören außer dem Seeschiffsfahrtsrecht noch das Recht der Binnenschifffahrt, das des Kraftfahrzeugs, der Eisenbahn und der Luftfahrt, auch das des Post- und Fernmeldewesens. Eine größere Annäherung dieser Sonderrechte ist wünschenswert, aber schwer zu erreichen. Ihr sollen in dieser Darstellung des Seeschiffsfahrtsrechts die vergleichenden Hinweise auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel dienen. Vgl. dazu auch Abraham ZLR 55, 81 und in Festschrift für Alex Meyer, 1954, 9 (Beiträge zum internationalen Luftrecht, Heft 32 der verkehrswissenschaftlichen Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen); *ders.*, Die Haftung des Reeders, vornehmlich auch im Ver-

## Einführung

gleich mit der Regelung für andere Verkehrsmittel (Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 5, 1958); Riese, in Studi in onore di Antonio Ambrosini, Mailand 1955, 157 ff.; Wachs, Gedanken über die Begriffe Verkehrsrecht und Postrecht ZHR 121, 28 ff. Eine umfassende systematische Darstellung der Haftung aus Frachtgeschäften bei allen Beförderungsmitteln gibt Helm in seiner 1966 erschienenen Frankfurter Habilitationsschrift „Haftung für Schäden an Frachtgütern, Studien zur Schadenersatzpflicht aus Frachtgeschäften und zur Konkurrenz vertraglicher und außervertraglicher Ersatzansprüche“. Hinzuweisen ist ferner auf Krebs, Verkehrsrecht und Verkehrswirtschaft, 1960. In Frankreich hat Rodière in seinem dreibändigen Werk „Droit des Transports“ (1953—1961) eine umfassende Darstellung des Beförderungsrechts (mit Ausnahme des Seerechts) unternommen. Für Schweden siehe Grönfors, Allmän transport rätt, 1965.

2. a) Das Seerecht ist das Sonderrecht der Schifffahrt *auf der See*. Erfolgt die Schifffahrt ausschließlich auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern, so kommt regelmäßig das *Binnenschifffahrtsrecht* zur Anwendung. Es hat viele Ähnlichkeiten mit dem Seerecht, in dessen Schatten es bis zu einem gewissen Grade steht. Wegen der Quellen des Binnenschifffahrtsrecht s. § 2 IV.

b) Die Grenze der See gegenüber den Binnengewässern ist der Ausgangspunkt für die Abgrenzung zwischen See- und Binnenschifffahrtsrecht. Für sie kommt die völkerrechtliche Einteilung der Gewässer in hohe See, Küsten- und Eigengewässer (vgl. dazu § 4) nicht in Betracht. Vielmehr liegt die Grenze zwischen See- und Binnengewässern im Sinne der Abgrenzung zwischen See- und Binnenschifffahrt dort, wo die besondere Lage und Gefahr eines auf der Seefahrt befindlichen Schiffes anfängt. Es muß dazu eine Isolierung des Schiffes vorhanden sein und, mit ihr verbunden, eine gesteigerte Abhängigkeit von den Naturgewalten, mit der Folge wiederum einer erhöhten Verantwortlichkeit der auf dem Schiff befindlichen Menschen gegeneinander und gegenüber dem regelmäßig an Land befindlichen Schiffseigentümer.

Diesseits dieser Grenze vom Lande aus handelt es sich um Binnenschifffahrt, jenseits um Seeschifffahrt. Es kommt also auch nicht darauf an, ob es sich bei dem in Frage kommenden Gewässer um ein solches mit Süß- oder Salzwasser handelt, auch nicht, ob es im allgemeinen Sprachgebrauch als Meeresteil oder Meeresbucht bezeichnet wird. Binnenschifffahrt ist deshalb auch die Schifffahrt auf den Flußmündungen, Haffen, Förden, Watten. Regelmäßig wird aber Seefahrt die Schifffahrt auf demjenigen Salzwasser sein, das der Seemann als offene See bezeichnet. Überhaupt ist für die Abgrenzung auf die Anschauung seemännischer Kreise weitgehend abzustellen.

An einer gesetzlichen Regelung mit allgemeiner Gültigkeit fehlt es. Die in der 3. DVO FlaggRG v. 3. Aug. 1951 (BGBl. II 155) enthaltenen Grenzziehungen gelten an sich nur für das FlaggRG und dort, wo ihre Anwendung ausdrücklich angeordnet ist, können aber auch in sonstigen Fällen meistens in entsprechender Anwendung herangezogen werden.

c) Nur selten erfolgt die Fahrt eines Schiffes ausschließlich auf See- oder Binnengewässern. Schon wenn ein Seeschiff einen unmittelbar an der Küste

## § 1. Begriff, Gliederung, Charakter, Geschichte u. Internat. d. Seerechts

gelegenen Hafen anläuft, befährt es innerhalb der Hafenbecken Binnengewässer. Erst recht ist das der Fall, wenn es einen am Unterlauf eines Flusses gelegenen Hafen erreichen will. Viele Schiffe (Flusseeschiffe) sind so gebaut, daß sie nicht nur die offene See, sondern auch die Mittellaufe der großen Ströme und binnenländische Kanäle befahren können. Derartige Schiffe verkehren auf dem Rhein heute bis Basel. Durch den St.-Lorenz-Strom sind die großen amerikanischen Seen für Ozeanschiffe erreichbar geworden. Andererseits befahren auch Binnenschiffe gelegentlich die Seegewasser.

Aus diesen Überschneidungen können sich Schwierigkeiten hinsichtlich der Anwendung von See- oder Binnenschiffahrtsrecht ergeben, für die noch nicht in allen Fällen eine befriedigende Lösung gefunden ist. Vgl. außer den nachstehenden Ausfuhnungen aa)—ee) zur Vertiefung Schaps-Abraham I 239 bis 234 Anm. 11—14.

aa) Ist das von einem Seeschiff durchfahrene Binnengewässer lediglich ein *verlängerter Arm des Seewegs* (z. B. das Einlaufen in den Seehafen oder die Strecke auf Flußmündungen, die zurückgelegt werden muß, um einen Seehafen zu erreichen), so liegt rechtlich eine einheitliche Seereise vor, auf die nur Seerecht zur Anwendung kommt. Ebenso gilt nur Binnenschiffahrtsrecht, wenn ein Binnenschiff auf einer Binnenreise eine kurze Strecke die offene See befahren muß.

bb) Macht ein Seeschiff ausnahmsweise eine *reine Binnenreise* (z. B. von Hamburg nach Kiel via Elbe/Nord-Ostsee-Kanal) oder ein Binnenschiff eine *reine Seereise* (es wird z. B. von Cuxhaven nach Emden auf dem Seewege überführt) oder ein See- oder Binnenschiff eine *kombinierte (gemischte) Reise* (z. B. von Mannheim den Rhein abwärts und durch die Rheinmündung über die offene Nordsee nach Hamburg, Großbritannien oder Skandinavien), so spielt die Frage des anzuwendenden Rechts bezüglich der haftungsrechtlichen Folgen aus Schiffszusammenstoen kaum eine Rolle, weil die diesbezüglichen Vorschriften, sei es Zusammenstoß von Seeschiffen untereinander, von Binnenschiffen untereinander oder von See- und Binnenschiffen, grundsätzlich einheitlich gestaltet sind. Vgl. §§ 739, 734 ff. HGB, 92 ff. BSchG; s. unten § 26. Auch die öffentlich-rechtlichen wegerechtlichen Vorschriften sind für alle eine bestimmte Wasserstraße befahrenden Schiffe regelmäßig einheitlich. Vgl. den Überblick § 2 I 2.

cc) In sonstiger privatrechtlicher Hinsicht ergeben sich hinsichtlich der Anwendbarkeit von See- oder Binnenschiffahrtsrecht Schwierigkeiten, weil in den gesetzlichen Bestimmungen bald von einem See- oder Binnenschiff (vgl. z. B. § 929 a BGB; Art. 1 Int. Abk. zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatsschiffe), bald von einem zur See- oder Binnenschiffahrt verwendeten oder bestimmten oder dienenden Schiff die Rede ist (z. B. §§ 1 BSchG, 1 FlaggRG, 484 HGB). Die deutsche Prisenordnung v. 28. Aug. 1939 spricht von Seefahrzeugen, die dem Prisenrecht unterliegen. Es fragt sich deshalb, wie sich diese verschiedenen Begriffe zueinander verhalten.

Für den *Dauercharakter* eines Schiffes als See- oder Binnenschiff kommt es auf die *gegenwärtige regelmäßige Verwendung* zur See- oder Binnenfahrt an

## Einführung

(vgl. aus der neueren Rechtsprechung BGHZ 25, 244, HansOLG Hamburg Hansa 1960, 1800 = MDR 1960, 316 = VersR 1960, 412, OLG Schleswig SchlHA 1963, 21, RhSchOG Köln i. Sa. „Tina Scarlett“ Hansa 1964, 1991). Eine gelegentliche Seereise macht ein Binnenschiff nicht zum Seeschiff, eine gelegentliche Binnenreise ein Seeschiff nicht zum Binnenschiff. Bei dauernder regelmäßiger Verwendung auf See- und Binnengewässern ist die aus objektiver Eignung und subjektiver Zweckbestimmung sich ergebende überwiegende Eigenschaft maßgeblich. Nach Prüssmann Einf. z. 4. Buch HGB I B 1 a soll es für die Einordnung als Seeschiff genügen, wenn das Schiff auch regelmäßig zur Seefahrt verwendet wird, selbst wenn die Fahrten auf Binnengewässern überwiegen. Allerdings müsse das Schiff dann nach Bauart und Ausrüstung einem Seeschiff entsprechen (siehe dazu auch Wüstendörfer SHR 40). Auch die Eintragung des Schiffes zum See- oder Binnenschiffsregister kann ein Anhaltspunkt sein (RGZ 102, 45). Vgl. jedoch §§ 5, 6 SchRO. Zu weitgehend Breuer Hansa 1953, 394, der für ein Seeschiff noch fordert, daß es konstruktionsmäßig für die Seefahrt geeignet sei und dies durch einen Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft nachgewiesen werde. Allerdings ist mit Prüssmann a. a. O. anzunehmen, daß der Fahrterlaubnisschein einen gewichtigen Anhaltspunkt abgeben wird (nach § 163 RVO ist für ihn eine „ausschließliche oder vorzugsweise“ Benutzung zur Seefahrt zu fordern).

Dieser Dauercharakter des Schiffes entscheidet über alle von der konkreten Reise unabhängigen Rechtsverhältnisse, insbesondere Heuerverhältnisse und sie sich aus dem SchRG ergebenden sachenrechtlichen Fragen (so auch Wüstendörfer SHR 46).

dd) Insbesondere gehen bei gelegentlichen reinen See- oder Binnenreisen die Meinungen über die Anwendbarkeit des 4. Buchs des HGB oder die des BSchG auseinander. BGHZ 25, 244 und RhSchOG Köln Hansa 1964, 1991 wollen auch bei einer reinen Binnenreise eines Seeschiffes auf die dauernde Zweckbestimmung des Schiffes abstellen und deshalb Seehandelsrecht anwenden. Wüstendörfer a. a. O. (zustimmend Prüssmann Einf. z. 4. Buch HGB I C 2 b aa) will für alle Rechtsverhältnisse, die aus der betreffenden Reise herrühren oder mit ihr zusammenhängen, die Eigenschaft dieser Reise als See- oder Binnenreise entscheidend sein lassen, einerlei, ob es sich um vertragliche oder außervertragliche Rechtsverhältnisse handelt. Es ist aber zweifelhaft, welche Rechtsverhältnisse dazu zählen. Prüssmann a. a. O. rechnet dazu insbesondere Frachtvertrag, Konnossement, Ladeschein, Schiffsgläubigerrechte, große Haverei, Bergung und Hilfeleistung, Deliktsrecht. Regelmäßig scheint es mir richtiger zu sein, dem sich aus der jeweiligen geographischen Position des Schiffes ergebenden Recht den Vorzug zu geben. Verursacht also ein Seeschiff auf einer gelegentlichen Binnenreise von Mannheim nach Köln schuldhaft eine Kollision, so bestimmt sich der Rang des Schiffsgläubigerrechts nach Binnenschifffahrts-, nicht nach Seerecht; es hätte also, anders als nach Seerecht, den Nachrang im Verhältnis zu einer vorher entstandenen Schiffshypothek (§§ 109 Abs. 1 BSchG, 776 HGB). Doch ist bei vertraglichen Rechtsverhältnissen in erster Linie die Parteivereinbarung entscheidend, soweit es sich bei den sonst anzuwendenden Normen nicht um zwingendes Recht handelt.

## § 1. Begriff, Gliederung, Charakter, Geschichte u. Internat. d. Seerechts

ee) Für die verbleibenden *echten kombinierten* (gemischten) *Reisen* (also z. B. Basel—Oslo oder Köln—London) will die h. A. ausschließlich Seerecht zur Anwendung bringen. Vgl. Wüstendörfer SHR 45 f., Schlegelberger 9, Prüssmann Einf. z. 4. Buch HGB I C 2 a, HansOLG HansRGZ 1928 B Nr. 243, RGZ 165, 166, BGHZ 8, 147 und 25, 244. BGHZ 8, 147 ist allerdings im Ergebnis zuzustimmen, weil der Unfall sich auf der Untertrave auf der Reise von Lübeck nach Malmö ereignet hatte. Doch handelt es sich gar nicht um eine echte kombinierte Reise, weil die Untertrave hier nur der verlängerte Arm des Seewegs ist; s. oben aa.

Auch bei kombinierten Reisen eines Binnenschiffes will die h. A. Seerecht anwenden (Wüstendörfer SHR 46, Schlegelberger 9, der allerdings auf das Schwergewicht der Reise abstellt). Prüssmann a. a. O. meint, Seerecht komme zur Anwendung, wenn die Reise in einem Seehafen beginne oder ende, sofern nicht die befahrene Seestrecke von untergeordneter Bedeutung sei. Bei Reisen zwischen zwei Binnenhäfen sei dagegen Binnenschiffahrtsrecht anzuwenden, falls nicht die befahrene Seestrecke den Charakter der Reise entscheidend präge.

Die h. A. argumentiert, das Seerecht sei hier gegenüber dem der Binnenschiffahrt das stärkere Recht. Doch kommt es auch bei echten kombinierten Reisen für vertragliche Verhältnisse zunächst auf das vereinbarte Recht an. Das gilt insbesondere auch für Beförderungsverträge. Soweit aber das Seefrachtrecht zwingenden Charakter hat und bei außervertraglichen Rechtsverhältnissen muß m. E. bei Rechtsbeziehungen ohne Dauercharakter die Anwendung des 4. Buchs des HGB und die des BSchG bei Überschreitung der Grenzen zwischen See- und Binnenschiffahrt wechseln. Weshalb sollte ein Konnossementsinhaber auf dem Rhein nur noch deshalb den Schutz des § 662 HGB genießen, weil er mit einem von London nach Köln durchlaufenden Schiff befördert hat, während er ihn nicht hätte, wenn in Rotterdam eine Umladung in ein Binnenschiff erfolgt und ein Schaden auf dem Binnenschiff eingetreten wäre? Aus welchem Grunde soll das Schiffsgläubigerrecht eines Schiffslieferanten bei einem Rheinseeschiff, das in Köln auf einer echten kombinierten Reise ausrüstet, einen besseren Rang haben als bei einer Binnenreise dieses Schiffes?

Gegen die h. A. auch LG Hamburg Hansa 52, 1763 = MDR 52, 680. Nach ihm richtet sich die Frage, ob im Einzelfalle See- oder Binnenschiffahrtsrecht auf kombinierten Reisen zur Anwendung kommt, nur nach dem jeweiligen Sachverhalt und dem rechtserheblichen Ereignis. Entscheidend soll sein, ob dies Ereignis überwiegend oder allein von spezifischen seerechtlichen oder binnenschiffahrtsrechtlichen Elementen getragen werde. Keinesfalls könne man das Seerecht allgemein zur Grundlage der rechtlichen Beurteilung machen, wenn ein Binnenschiff einen Teil seiner Reise über See ausführe. So müßte für die gesetzliche Ermächtigung des Schiffers auch während der Seestrecke § 15 BSchG Platz greifen, wenn der ganze Sachverhalt typisch binnenschiffahrtsrechtlich sei. Vgl. auch Segelken, Kapitänsrecht, 1967, 15.

d) Auch die Bestimmung des Seeschiffbegriffs in §§ 929 a und 932 a BGB gibt zu Zweifeln Anlaß. Ist hier auf die regelmäßige Verwendung des

## Einführung

Schiffes abzustellen, oder erfordert es die *ratio legis*, dessen örtliche Position maßgebend sein zu lassen, so daß ein regelmäßig zur Binnenfahrt verwendetes Schiff während einer gelegentlichen Seereise unter die Vorschriften fallen würde? M. E. ist das letztere zutreffend.

II. Das Seerecht gliedert sich in öffentliches und privates Seerecht. Beide sind indessen, wie auch in den Sonderrechten anderer Verkehrsmittel, eng miteinander verwoben.

Bei scheinbar rein privatrechtlichen Fragen kommt häufig ein öffentlich-rechtlicher Einschlag zum Durchbruch, namentlich in Gestalt wirtschafts- oder sozialrechtlicher Normen.

In erster Linie soll in dieser Darstellung das private Seerecht behandelt werden. Doch ist eine gewisse Mitbetrachtung des öffentlichen Seerechts unerläßlich. Nur das Prisens- und sonstige Seekriegsrecht scheiden grundsätzlich aus.

1. Zum *privaten* Seerecht gehören fast ausschließlich die im 4. Buch HGB geregelten Materien und sodann die Sonderbestimmungen sachenrechtlicher Art für zum Schiffsregister eingetragene Schiffe. Seeprivatrechtliche Normen finden sich außerdem eingestreut in sonstigen privatrechtlichen Gesetzen, z. B. §§ 580 a, 648 Abs. 2, 929 a, 932 a BGB, und vielen Gesetzen des öffentlichen Seerechts.

2. Zum *öffentlichen* Seerecht zählen:

a) das *Seevölkerrecht*. Es regelt teils die völkerrechtlichen Verhältnisse der Schifffahrt in Friedenszeiten (Anlaufen fremder Häfen, Freiheit der hohen See, Küstengewässer, neuerdings die Doktrin des *continental shelf*), teils diejenigen während eines Seekrieges (Blockade, Konterbande, Prisensrecht).

b) das *Seestaats- und Seeverwaltungsrecht*. Zu ihm gehören die zahlreichen, der öffentlichen Ordnung und Sicherheit des Schiffsverkehrs dienenden Bestimmungen, wie diejenigen, die sich auf das Flaggenrecht, die Schiffsvermessung, die Registrierung der Schiffe beziehen, ferner diejenigen, die der eigentlichen Verkehrsregelung dienen (Seestraßenordnung, Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, Hafensordnungen), ferner auch die meisten Bestimmungen des Lotsenrechts und die Vorschriften über die Untersuchung von Seeunfällen. Hinzuweisen ist vornehmlich auch auf das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt idF v. 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833).

c) das *Seewirtschaftsrecht*, z. B. die Bestimmungen über die finanzielle Förderung des Reedereigewerbes (siehe die Grundsätze für die Förderung der deutschen Seeschifffahrt v. 17. Mai 1965, BA Nr. 94) und außenwirtschaftliche Vorschriften (so die §§ 6, 18 des Außenwirtschaftsgesetzes v. 28. April 1961, BGBl. I 481, i. Verb. m. §§ 44, 46, 50 der Außenwirtschaftsverordnung v. 22. August 1961, BGBl. I 1381, mit Änderungen), ferner auch die VO über die Übermittlung schiffahrtsgeschäftlicher Unterlagen an ausländische Stellen v. 14. Dez. 1966 (BGBl. II 1542).

## § 1. Begriff, Gliederung, Charakter, Geschichte u. Internat. d. Seerechts

d) das *Seearbeitsrecht*, für welches vornehmlich das SeemG, tarifvertragliche Bestimmungen und eine Reihe von Nebengesetzen in Betracht kommen.

e) das *Seestrafrecht* mit Sondertatbeständen, z. B. hinsichtlich der flaggenrechtlichen Bestimmungen, der Anordnungsfolgepflicht des Seemannes bezüglich Ordnung und Sicherheit an Bord, der Verkehrsbestimmungen auf See und den Zufahrtswegen zu ihr.

3. Ein Sondergebiet gegenüber dem Seerecht ist überrückmernermaßen das *Seeversicherungsrecht*; vgl. Möller, Seerecht und Seeversicherung, Wüstendörfer-Festschrift (nicht im Handel erschienen), 1950, 185 ff.

III. Das Seerecht ist auch heute noch trotz aller modernen Nachrichtenmittel weitgehend durch die *Isolierung* gekennzeichnet, in der sich das Schiff, die auf ihm befindlichen Personen und die Ladung außerhalb des Heimathafens befinden.

Diese Isolierung, der hohe Wert von Schiff und Ladung und das damit verbundene hohe Haftungsrisiko des Reeders haben im Seerecht vielfach den *Gemeinschaftsgedanken* zum Durchbruch kommen lassen, z. B. in Gestalt der besonderen Unternehmensform der Partenreederei, der Gefahrengemeinschaft der großen Haverei. Die Isolierung hatte die (neuerdings durch das SeemG erheblich abgeschwächte) strenge Befehlsgewalt des Schiffers zur Folge gehabt, aber auch seine umfangreiche gesetzliche Vollmacht für den abwesenden Reeder, dem im Hinblick auf sein großes Risiko in wichtigen Fällen die Wohltat einer beschränkten Haftung gewährt wird.

IV. **Geschichtliche Entwicklung.** Vgl. für die Vertiefung Wüstendörfer HB 11 ff.

Das Seerecht ist das älteste, fortlaufend überkommene Sonderrecht eines Verkehrsmittels.

1. Das *römische* Recht kannte einzelne besondere Institute des Seerechts, die, zum Teil aus dem griechischen Recht übernommen, bis in die Gegenwart hinein von Bedeutung sind. Hierher gehören:

a) das *foenus nauticum*, ein Seedarlehen, das vor Beginn der Reise auf Seegefahr des Geldgebers gegeben wurde (Dig. 22. 2; Cod. 4, 33). Es fand sich noch in Art. 701 AHGB als sog. „uneigentliche Bodmerei“. Doch ist es heute auch in denjenigen Ländern, in denen es noch formell in Geltung ist, durch die moderne Kreditform der Schiffshypothek ersetzt;

b) das *receptum nautarum*, nach welchem der Schiffer für Verlust oder Beschädigung der Ladung auch bei Zufall haftet und sich nur durch den Nachweis höherer Gewalt befreien konnte. Vgl. Dig. 4, 9. Diese strenge Haftung hatte ebenfalls noch in das AHGB Eingang gefunden (vgl. dessen Art. 607);

c) die *lex Rhodia de jactu*: Werden vom Schiffer zur Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr Opfer gebracht, so sollen sie von allen Beteiligten gemeinsam und anteilig getragen werden. Dieser Grundsatz

## Einführung

findet sich heute noch in allen Seerechten als große Haverei. Vgl. §§ 700 ff. HGB und unten § 25.

2. Im *Mittelalter* entstanden im Mittelmeergebiet, im Westen und Norden Europas *partikuläre Seerechte*, die jedoch infolge häufiger Entlehnungen und Nachbildungen viele gemeinsame Züge hatten. Sie wurden in privaten Zusammenstellungen, Stadtrechten, Rechtssprüchen der See- und Gildengerichte sowie in Rechtssatzungen und Willküren der Seehandelsghilden niedergelegt. Zu erwähnen sind vornehmlich:

a) für das *Mittelmeergebiet* das *Consolat del mar*. Es ist ein privates Seerechtsbuch und enthält die Rechtsprechung des Seegerichts zu Barcelona. Seine letzte Neufassung stammt wohl aus dem Jahre 1370. Vgl. Preisler, Wörterbuch des Völkerrechts, 2. Aufl., Bd. I, 1960.

b) für den *Hansebereich* das fälschlich sog. *Wisbysche Seerecht*, eine um 1400 auf Veranlassung der Brügger Hanse aufgezeichnete flämische Umgestaltung der *Rolles des Jugements d'Oléron*, die eine Spruchsammlung des Seegerichts der Insel Oléron aus dem 12. bis 13. Jahrhundert sind.

3. Das 17. Jahrhundert ist eine Periode umfassender Landesgesetzgebung. So wurde in *Frankreich* 1681 die berühmte *Ordonnance de la marine* erlassen, deren Regelungen weitgehend in das Seerecht des code de commerce übernommen wurden. Für das *deutsche* Rechtsgebiet ist die Regelung des Seerechts im Preussischen ALR von 1794 zu erwähnen (II 8 § 1398 ff.). Ein *gemeines deutsches Seehandelsrecht* wurde erstmals durch das 5. Buch des AHGB von 1861 geschaffen. Dieses wurde sodann durch das 4. Buch des HGB von 1897 ersetzt.

4. Die *zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts* brachte für die Seeschifffahrt bedeutende wirtschaftliche und technische Umwälzungen. Das relativ kleine Segelschiff wurde nach und nach durch maschinengetriebene Schiffe von immer größeren Abmessungen ersetzt. An die Stelle des Holzes als Baustoff traten zunächst das Eisen und dann der Stahl. Die moderne Linienfahrt entwickelte sich neben der in der Segelschiffszeit vorherrschenden Trampfahrt. Die neuzeitlichen Nachrichtenmittel milderten die Isolierung des Seeschiffes und beeinflussten damit die Stellung des Kapitäns, indem die Bedeutung seiner wirtschaftlichen Funktionen, so namentlich hinsichtlich des Abschlusses von Frachtverträgen, sank. Demgegenüber erwachsen ihm aber aus der wachsenden Kompliziertheit des modernen Schiffsbetriebes auch neue Aufgaben. Als Organisationsform der Schifffahrtsunternehmen trat die überkommene Partenerederei zurück und wurde durch die modernen handelsrechtlichen Unternehmensgebilde weitgehend ersetzt.

5. Das 4. Buch HGB von 1897 hat diese Entwicklung kaum berücksichtigt. So war es für Rechtslehre und Rechtswissenschaft eine dankbare Aufgabe, das überkommene Seerecht der modernen Wirklichkeit anzupassen. Hervorzuheben sind besonders die Rechtsprechung des *Hanseatischen Oberlandesgerichts* und die Untersuchungen des späteren Hamburger Rechtslehrers *Wüstendörfer*, vornehmlich seine Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Bd. I, 1905—1909, und sein — leider unvollendetes — Seeschifffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. VII Abt. 2, 1923.

## § 1. Begriff, Gliederung, Charakter, Geschichte u. Internat. d. Seerechts

Kennzeichnend für das Seerecht in der Zeit vor dem ersten Weltkriege ist auch die Ersetzung der meistens nachgiebigen gesetzlichen Regelungen durch vereinbartes Recht, so besonders auf frachtrechtlichem Gebiet. Die Verfrachter nutzten ihre namentlich in der Stückgutfahrt über die Vielzahl der Befrachter vorhandene Überlegenheit über Gebühr aus und zeichneten sich frei, soweit das nur irgend nach gemeinem Recht zulässig war.

6. Die Periode zwischen den beiden Weltkriegen ist bemerkenswert durch eine erneute Aktivität des Gesetzgebers. Ein Vorläufer dieser Entwicklung auf sozialpolitischem Gebiet war bereits die *Seemannsordnung* von 1902. Der weitgehenden Ersetzung des bisher dispositiven Frachtrechts durch zwingende Normen diente das 1937 erlassene *Gesetz zur Änderung von Vorschriften des HGBs über das Seefrachtrecht*, welches die sog. Haager Regeln in das deutsche Seerecht einbaute. Das Sachenrecht der im Schiffsregister eingetragenen Schiffe wurde durch das *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* v. 15. Nov. 1940 (vgl. Amtl. Begr. DJ 1940, 1329 ff.; DVO v. 21. Dez. 1940) neu geordnet und dem Grundstücksrecht, vor allem auch hinsichtlich des Hypothekenkredits, weitgehend angeglichen. Seiner Ergänzung dienen die *Schiffsregisterordnung* v. 1. Dez. 1940 — jetzige Fassung v. 26. Mai 1951 —, die in ihren Funktionen der Grundbuchordnung entspricht, und die *Schiffsregisterverordnung* v. 23. Dez. 1940 — jetzige Fassung v. 29. Mai 1951 —, in welcher die Bestimmungen über die Einrichtung und Führung der Schiffsregister enthalten sind.

Aus der Zeit nach dem zweiten Kriege sind an neuen gesetzlichen Bestimmungen vornehmlich noch zu erwähnen das *Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe* (Flaggenrechtsgesetz) v. 8. Feb. 1951 nebst vier DVOen, welches das frühere FlaggRG v. 22. Juni 1899 ersetzte, das *Gesetz über das Seelotswesen* v. 13. Okt. 1954, das *Seemannsgesetz* v. 26. Juli 1957. Hinzuweisen ist auch auf die sich aus dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu den Schiffssicherheitsverträgen 1948 und 1960 ergebenden Durchführungsbestimmungen, wie etwa die Schiffssicherheitsverordnung, die VO über die Sicherung der Seefahrt, die Funksicherheitsverordnung. Vgl. im übrigen § 2 I 1 und II.

V. 1. Wie schon im mittelalterlichen Seehandel die Übertragung von Rechtseinrichtungen von einem Land in das andere erfolgte und sich für die damalige Zeit gewisse Seerechtsfamilien bildeten, so ist auch für das moderne Seeschiffahrtsrecht, wie überhaupt mehr oder weniger für die Sonderrechte aller Verkehrsmittel, eine Neigung zu *internationaler Vereinheitlichung* festzustellen. Vgl. dazu im einzelnen § 2 III. S. auch Wüstendörfer MDR 51, 449 ff. und Würdinger, Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft, Heft 1 der Schriften des Vereins für internationales Seerecht, 1953; Krüger Hansa 1959, 1221; Albrecht Hansa 1959, 1227 und 1259.

2. Der Regelung zwischenstaatlicher Aufgaben in der Seeschifffahrt dient eine Reihe internationaler Organisationen. Hinzuweisen ist an erster Stelle auf die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation (Intergover-

## Einführung

nal Maritime Consultative Organisation = IMCO), deren Gründung auf der im März 1948 in Genf tagenden Weltschiffahrtskonferenz beschlossen wurde und die im Frühjahr 1958 mit dem Sitz in London ins Leben getreten ist. Die Bundesrepublik Deutschland ist Mitglied (vgl. die Bek. des Übereinkommens in BGBI. 1965 II 313). Die Organisation soll die Zusammenarbeit der Regierungen intensivieren und damit zur Lösung internationaler Schiffahrtsprobleme, zur Erhöhung der Schiffssicherheit sowie zur Leistungssteigerung im Seeverkehr beitragen. Sie beruft von Zeit zu Zeit die International Conference for Savety of Life at Sea ein (zuletzt 1960). Über den technischen Sektor hinweg soll die Tätigkeit der IMCO auch die ökonomischen Bereiche umfassen. Vgl. Maack Hansa 1956, 396, Helm, Wörterbuch des Völkerrechts III 897, Schubert Hansa 1961, 1341, Breuer Nauticus 1964, 50—58, Schaps-Abraham I 7 Anm. 16, III 1198, ErgBd 9 ff. Zu erwähnen sind insbesondere weiter (vgl. auch Maack, Internationale Zusammenarbeit in der Seeschifffahrt, Hansa 1958, 1323) die International Shipping Federation (Sozialfragen), die International Transportworkers Federation, die International Chamber of Shipping (Wirtschaftsfragen), die Baltic and International Maritime Conference (Reeder- und Maklerverband), das Comité Maritime International (Rechtvereinheitlichung; Deutscher Seerechtsverein als nationaler Zweigverein). Zu nennen sind auch die internationalen Kartellvereinigungen in der Schifffahrt (Schiffahrtskonferenzen), die jedoch in der Regel nur lose Interessenverbände sind und meistens Konkurrenz in Gestalt von „Außenseitern“ haben. Vgl. über Schiffahrtskonferenzen und USA-Kartellrecht Schaps-Abraham II 755 Anm. 14, ferner Hansa 1962, 3 u. 1924, 1963, 1293 u. 2315, 1964, 930. Für das deutsche Recht siehe § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen v. 27. Juli 1957 und dazu Schaps-Abraham II 751—759. Die Seeverversicherer haben ihre internationale Organisation in Gestalt der International Union of Marine Insurance. Des Seearbeitsrechts nimmt sich die Internationale Arbeitsorganisation in Genf an. Innerhalb der Tankschifffahrt dient die International Tanker Owners Association Ltd. der Zusammenarbeit der unabhängigen Tankreeder.

Für die internationale Luftfahrt ist insbesondere auf zwei große Gebilde hinzuweisen, die International Civil Aviation Organisation (ICAO) und die International Air Transport Association (IATA), beide mit dem Sitz in Montreal (Kanada). Die ICAO ist ein von den Mitgliedstaaten des Chicagoer Abkommens (s. dazu § 2 V) geschaffenes Organ, das einen internationalen Verwaltungsverband mit sehr weitgehenden Befugnissen darstellt (Förderung der Zivilluftfahrt in der ganzen Welt und ihrer technischen Verbesserung, Vermeidung unvernünftiger Konkurrenz, Abwicklung des Flugverkehrs, Ausbildung und Zulassung des Flugpersonals). Die IATA ist ein internationaler Verband der führenden Luftverkehrsgesellschaften, namentlich des Linienverkehrs. Sie hat einheitliche Beförderungsbedingungen geschaffen, die allerdings recht einseitig zugunsten ihrer Mitglieder sind. Vgl. Abraham LR I 414—468.

IMCO und ICAO sind Unterorganisationen der UN.

Die internationalen Abkürzungen für Organisationen, an denen das Verkehrswesen beteiligt ist, sind aufgeführt in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“, 1957, 235.

## § 2. Die wesentlichen Rechtsquellen

### I. Gemeinsame Rechtsquellen für See- und Binnenschiffahrtsrecht

In Deutschland haben See- und Binnenschiffahrt im allgemeinen verschiedene Rechtsquellen. Nur wenige Gesetze betreffen ganz oder teilweise beide Gebiete.

Das ist auch in Frankreich so. In Italien sind im Codice della Navigazione von 1942 öffentliches und privates See-, Binnenschiffahrts- und Luftrecht formell und in wesentlichen Teilen auch in der Sache zusammengefaßt. England und die skandinavischen Staaten kennen kaum besondere Regeln für die Binnenschiffahrt, sondern wenden auf sie grundsätzlich die seerechtlichen Normen an. In den Niederlanden ist am 24. Juni 1939 eine Neuregelung des Binnenschiffahrtsrechts, welches im wesentlichen im 13. Titel des zweiten Buches des *Wetboek van Koophandel* enthalten ist, erfolgt und 1952 in Kraft getreten. Vgl. Stein ZHR 116, 56 ff.; s. auch ZfBSch. 1953, 4. In der Schweiz hat das Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge v. 23. Sept. 1953 (Seeschiffahrtsgesetz), das am 1. Jan. 1957 in Kraft getreten ist, in den Art. 125—127 gewisse seerechtliche Bestimmungen auch auf die Binnenschiffahrt für anwendbar erklärt. Siehe dazu Müller, in der Zeitschrift „Strom und See“, 1956, 463 ff.

1. Für das *private* oder doch überwiegend private Schiffahrtsrecht sind in der Form und auch zum größten Teil sachlich gemeinsam das *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* v. 15. Nov. 1940 (RGBl. I 1499, Amtl. Begr. DJ 1940, 1329), mit Änd. v. 4. Dez. 1968 (BGBl. I 1295), seine umfangreiche DVO v. 21. Dez. 1940 (RGBl. I 1609) und die ergänzenden Verfahrensvorschriften, enthalten in der *Schiffsregisterordnung*, jetzige Fass. v. 26. Mai 1951 (BGBl. I 353) mit Änd. v. 4. Dez. 1968 (BGBl. I 1295), ursprünglich vom 19. Dez. 1940 (RGBl. I 151), und in der *Schiffsregisterverfügung*, jetzige Fass. v. 29. Mai 1951 (BA Nr. 109), ursprünglich v. 23. Dez. 1940 (DJ 1941, 42). Vgl. über die Fass. der SchRO von 1951 v. Spreckelsen Hansa 51, 966 f.

2. Für das *öffentliche* Schiffahrtsrecht ist formell gemeinsam das *Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe* v. 8. Febr. 1951 (BGBl. I 79).

Sachlich gemeinsam sind vornehmlich diejenigen Bestimmungen, die *Verkehrsregelungen* für bestimmte Gebiete enthalten. Die Vorschriften über das Ausweichen, die Lichterführung und dgl. müssen für ein bestimmtes Wassergebiet für alle auf ihm verkehrenden Fahrzeuge notwendig angeglichener oder einheitlich sein. Diese Regeln beruhen weitgehend auf internationaler Vereinheitlichung.

Das gilt insbesondere für die *Seestraßenordnung* in der seit dem 1. Sept. 1965 auf Grund des Schiffssicherheitsvertrages 1960 geltenden Fassung. Vgl.

## Einführung

Gesetz zum Schiffssicherheitsvertrag v. 17. Juni 1960 v. 6. Mai 1965 (BGBl. II 465) und Bek. v. 6. Oktober 1965 (BGBl. II 1532). Über die Vorgeschichte und Entstehung der SeestrO s. Busch Hansa 53, 887 ff. u. 1747 ff. Eine Ergänzung der SeestrO mit grundsätzlichem Vorrang für die mit der See zusammenhängenden Wasserstraßen ist die *Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung* mit nachfolgenden Änderungen, insbesondere auch durch die VO v. 22. Mai 1966 (BGBl. II 299). Für die Häfen sind regelmäßig besondere Hafenerordnungen ergangen, so für Hamburg das Hafengesetz v. 21. Dez. 1954, GVOBl. 54, 169 (vgl. dazu Schattschneider Hansa 1954, 199 ff., Ipsen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung, 1956, 418 ff., Scholvien Hansa 1959, 1500 ff. und 1642 ff.), für Bremen das Hafengesetz v. 27. Sept. 1966 (GBl. 131). Für die Häfen in Schleswig-Holstein gilt die Hafenerordnung (Polizeiverordnung) v. 24. April 1956 (BGBl. II 451) mit Änd. v. 10. Sept. 1956 (BGBl. II 924). Für den Nord-Ostsee-Kanal besteht eine besondere Betriebsordnung v. 14. Jan. 1939. Siehe die Wiedergabe dieser und weiterer Bestimmungen bei Schaps-Abraham III nebst Ergbd.

Auf die Binnengewässer jenseits des Anwendungsbereichs der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung kommt grundsätzlich die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung v. 11. Okt. 1966 (BGBl. II 1334) idF der VO v. 20. Juni 1967 (BGBl. II 1817) zur Anwendung, auf das Rheingebiet die *Rheinschiffahrt-Polizeiverordnung* mit jetzigem Datum v. 1. Jan. 1955 (BGBl. 1954 II 1412).

In der Deutschen Demokratischen Republik gilt an Stelle der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung die Seewasserstraßen-Ordnung v. 25. Okt. 1954; vgl. Hansa 55, 351.

Die Vorschriften über die Tagesbezeichnung von Fahrwassern, Untiefen und Wracks, über die Leuchtfener und Nebelschallsignale in den deutschen Küstengewässern finden sich in der *Bek. über die Grundsätze für die Bezeichnung der deutschen Küstengewässer* v. 12. Febr. 1954 (BGBl. II 17).

Auch das *Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen* v. 28. Sept. 1935 (RGBl. I 1183) und die *Strandungsordnung* v. 17. Mai 1874 (RGBl. 73) sind in gewissen Fällen gemeinsam für See- und Binnenschiffahrt. Das SeeUG gilt innerhalb der Seegrenze für Unfälle von See- und Binnenschiffen. Die §§ 4 ff., 22, 25 StrandO betreffen See- und Binnenschiffe.

## II. Die besonderen Rechtsquellen des Seerechts

1. a) Hier ist vornehmlich das 4. *Buch des HGB* zu nennen, seit dem Inkrafttreten des HGB am 1. Jan. 1900 mehrfach geändert. In ihm findet sich der größere Teil des Seeprivatrechts. Die zu erwartende Übernahme des Übereinkommens über die beschränkte Reederhaftung von 1957 durch die Bundesrepublik Deutschland und damit zusammenhängende Fragen werden eine erhebliche Änderung des 4. Buches des HGB zur Folge haben.

b) Das *Gesetz über die Küstenschiffahrt* v. 26. Juli 1957 (BGBl. II 738) behält das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach