

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
4 — 44007 — 828/52 II

Bonn, den 19. April 1952

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Anbei übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über das gerichtliche
Verfahren in Binnenschiffahrts- und
Rheinschiffahrtssachen

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen (Anlage 1).

In der Anlage 2 wird der Entwurf der Bekanntmachung des deutschen Wortlautes der Artikel 32 bis 40 der revidierten Rheinschiffahrtsakte sowie des Zusatzprotokolls vom 18. September 1895 auf Grund des § 20 des obigen Gesetzentwurfes mit der Bitte um Kenntnisnahme beigefügt.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Deutsche Bundesrat hat in seiner Sitzung am 14. März 1952 zu der Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes Stellung genommen und die Änderungen in Anlage 3 vorgeschlagen.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrats ist als Anlage 4 beigefügt.

Für den Stellvertreter des Bundeskanzlers
Der Bundesminister des Innern

Dr. Lehr

Entwurf eines Gesetzes

über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Erster Abschnitt

Allgemeine Verfahrensvorschriften

§ 1

In Binnenschiffahrtssachen sind im ersten Rechtszuge die Amtsgerichte auch soweit sachlich zuständig, wie nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes die Landgerichte zuständig wären.

§ 2

(1) Binnenschiffahrtssachen im Sinne dieses Gesetzes sind bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnengewässern durch Schiffahrt oder Flößerei zusammenhängen und zum Gegenstand haben:

- a) Schadensersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen;
- b) andere Ansprüche wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades, wegen der Beschädigungen, welche Schiffer oder Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden anderen verursacht haben, oder wegen der den Eigentümern der Zugpferde beim Heranziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigentum;
- c) vertragliche Schadensersatzansprüche aus einem Unfall, der durch ein Schiff oder ein Floß oder bei dem Betriebe eines Schiffes oder eines Floßes entstanden ist;
- d) Schadensersatzansprüche wegen Verletzung einer Amtspflicht zur Sicherung des Verkehrs;

- e) Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung, namentlich auf Berge- und Hilfslohn, sowie vertragliche Ansprüche wegen Hilfe bei einer Schiffahrtsgefahr;
- f) Ansprüche wegen Zahlung der Lotsen-, Kran-, Waage-, Hafen- und Bohlwerksgebühren oder -vergütungen und ihres Betrages;
- g) Ansprüche, für deren Verhandlung und Entscheidung die Parteien die Zuständigkeit eines Schiffahrtsgerichts vereinbart haben.

Diese Vorschriften gelten für Binnenwasserstraßen, auf denen die Seewasserstraßenordnung gilt, für den Nord-Ostsee-Kanal und für Seehäfen nur dann, wenn keine Seeschiffe an dem Vorfall beteiligt sind.

(2) Binnenschiffahrtssachen im Sinne dieses Gesetzes sind Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften, die auf oder an Binnengewässern begangen sind. Als Binnenschiffahrtssachen gelten jedoch diese Strafsachen nicht, wenn die Zuwiderhandlung

- a) in Tateinheit mit einem Vergehen oder einem Verbrechen,
oder
- b) außerhalb eines Seehafens auf oder an Binnenwasserstraßen, auf denen die Seewasserstraßenordnung gilt,
oder
- c) auf oder an dem Nord-Ostsee-Kanal begangen ist.

§ 3

(1) In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, die Binnenschiffahrtssachen sind, ist vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung örtlich zuständig:

In den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchstabe a bis d und g nur das Gericht, in dessen Bezirk sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat;

in den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchstabe c nur das Gericht, in dessen Bezirk die Bergung bewirkt oder die Hilfeleistung beendet worden ist;

- in den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchstabe f nur das Gericht des Erfüllungsortes.

Hat sich die den Anspruch begründende Tatsache auf einem Gewässer zwischen zwei deutschen Ufern ereignet, die zum Bezirk verschiedener Gerichte gehören, so sind die Gerichte beider Ufer zuständig.

(2) Für die Zuständigkeit zum Erlaß von Zahlungsbefehlen gelten die allgemeinen Vorschriften. Wird rechtzeitig Widerspruch erhoben oder gegen einen Vollstreckungsbefehl Einspruch eingelegt, so ist das Verfahren zur Terminsanberaumung an das nach Absatz 1 zuständige Gericht zu verweisen, falls nicht die Vereinbarung der Zuständigkeit des angegangenen Gerichts behauptet oder die Verweisung an das Landgericht wegen Vereinbarung von dessen Zuständigkeit beantragt ist. § 276 Abs. 3 Satz 1 der Zivilprozeßordnung gilt entsprechend. Die Verweisung an das nach Absatz 1 zuständige Gericht unterbleibt, wenn dieses aus dem Gesuch um Erlaß des Zahlungsbefehls nicht ersichtlich ist.

(3) In Strafsachen, die Binnenschiffahrtssachen sind, ist nur das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist. Ist diese auf einem Gewässer zwischen zwei deutschen Ufern begangen, die zum Bezirk verschiedener Gerichte gehören, so sind die Gerichte beider Ufer zuständig.

(4) Wäre nach diesen Vorschriften ein Gerichtsstand im Geltungsbereich dieses Gesetzes nicht begründet, so ist das Gericht zuständig, das bei Anwendung der Vorschriften der Zivilprozeßordnung oder der Strafprozeßordnung zuständig wäre.

§ 4

Die Landesjustizverwaltungen können die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen einem Amtsgericht als Schiffahrtsgericht oder einem Oberlandesgericht als Schiffahrtsobergericht für bestimmte Binnengewässer oder bestimmte Abschnitte von Binnengewässern aus dem Bezirk

mehrerer Gerichte zuweisen. Befinden sich diese Gerichte nicht in demselben Lande, so kann die Zuweisung durch eine Vereinbarung der beteiligten Landesjustizverwaltungen bewirkt werden; die Vereinbarung ist in den beteiligten Ländern zu veröffentlichen.

§ 5

(1) Die für Binnenschiffahrtssachen zuständigen Amtsgerichte sind Schiffahrtsgerichte im Sinne dieses Gesetzes. Sie führen, vorbehaltlich des § 14, bei der Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen die Bezeichnung „Schiffahrtsgericht“.

(2) Ist ein Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsverteilung die Geschäfte des Schiffahrtsgerichts einem oder einzelnen von ihnen zu übertragen.

§ 6

(1) Wird in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten die Zuständigkeit eines Gerichts vereinbart, das nicht ein Schiffahrtsgericht ist, so sind die Vorschriften dieses Gesetzes nicht anzuwenden.

(2) Das gleiche gilt, wenn in einem Rechtsstreit vor einem Gericht, das nicht ein Schiffahrtsgericht ist, ein in § 2 Abs. 1 bezeichneter Anspruch im Wege der Aufrechnung geltend gemacht wird.

§ 7

Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden in Binnenschiffahrtssachen von der Staatsanwaltschaft bei dem Schiffahrtsgericht oder bei dem ihm übergeordneten Landgericht wahrgenommen. Die Anträge und Verfügungen in Binnenschiffahrtssachen sollen als solche gekennzeichnet werden.

§ 8

Im Verfahren vor den Schiffahrtsgerichten ist § 510 c der Zivilprozeßordnung nicht anzuwenden. Die Anträge der Parteien in Binnenschiffahrtssachen sollen als solche gekennzeichnet werden.

§ 9

(1) In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ist gegen die Urteile der Schiffahrtsgerichte die Berufung ohne Rücksicht auf den Wert des Beschwerdegegenstandes zulässig.

(2) In den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchstabe d ist die Revision gegen die in der Berufungsinstanz erlassenen Endurteile ohne Zulassung und ohne Rücksicht auf den Wert des Beschwerdegegenstandes zulässig.

§ 10

In Strafsachen ist gegen die Urteile der Schiffsgerichtsgerichte Berufung auch in dem Falle des § 313 der Strafprozeßordnung zulässig. In Strafsachen ist die Revision ausgeschlossen.

§ 11

(1) Für die Verhandlung und Entscheidung über Berufungen und Beschwerden gegen die Entscheidungen der Schiffsgerichtsgerichte in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und in Strafsachen sind die Oberlandesgerichte zuständig. Sie führen hierbei, vorbehaltlich des § 14, die Bezeichnung „Schiffsgerichtsgericht“.

(2) Die Zulässigkeit des Rechtsmittels wird dadurch nicht berührt, daß es statt bei dem Oberlandesgericht bei dem dem Schiffsgerichtsgericht übergeordneten Landgericht eingelegt wird; die Sache wird von Amts wegen an das Oberlandesgericht abgegeben.

§ 12

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vor den Schiffsgerichtsgerichten kann jeder bei einem Gericht im Geltungsbereich des Grundgesetzes zugelassene Rechtsanwalt die Vertretung übernehmen.

Zweiter Abschnitt

Besondere Verfahrensvorschriften für Rheinschiffahrtssachen

§ 13

(1) In Binnenschiffahrtssachen, die Rheinschiffahrtssachen sind, gelten die Vorschriften des ersten Abschnitts dieses Gesetzes nur, soweit sich aus den Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und den §§ 14 bis 17 dieses Gesetzes nichts anderes ergibt.

(2) Rheinschiffahrtssachen sind nur die in Artikel 34 der revidierten Rheinschiffahrtsakte bezeichneten bürgerlichen Rechtsstreitig-

keiten und Strafsachen, die sich auf Vorgänge auf dem Rhein abwärts von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel beziehen. Ein bürgerlicher Rechtsstreit gilt nicht als Rheinschiffahrtssache, wenn die Parteien die Zuständigkeit eines Gerichts vereinbaren, das für Rheinschiffahrtssachen nicht zuständig ist.

§ 14

(1) Bei der Verhandlung und Entscheidung von Rheinschiffahrtssachen führt das Amtsgericht an Stelle der Bezeichnung „Schiffsgerichtsgericht“ die Bezeichnung „Rheinschiffsgerichtsgericht“, das Oberlandesgericht an Stelle der Bezeichnung „Schiffsgerichtsgerichtsgericht“ die Bezeichnung „Rheinschiffsgerichtsgerichtsgericht“.

(2) Die Anträge und die Verfügungen der Staatsanwaltschaft in Rheinschiffahrtssachen und die Anträge der Parteien in Rheinschiffahrtssachen sollen als solche gekennzeichnet werden.

§ 15

Die Entscheidung einer Binnenschiffahrtssache, die nicht Rheinschiffahrtssache ist, darf nicht mit der Entscheidung einer Rheinschiffahrtssache verbunden werden.

§ 16

Die Berufung an das Rheinschiffsgerichtsgerichtsgericht unterliegt weder in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten noch in Strafsachen der in Artikel 37 Abs. 1 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vorgesehenen Beschränkung.

§ 17

In Rheinschiffahrtssachen ist unter der Beschränkung des Artikels 37 Abs. 1 der revidierten Rheinschiffahrtsakte statt der Berufung an das Rheinschiffsgerichtsgerichtsgerichtsgericht auch die Anrufung der Zentralkommission in Straßburg zulässig.

§ 17 a

Zuwiderhandlungen gegen die von den Rheinuferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen worden sind und in denen Geldstrafen bis zu 150 Deutsche Mark angedroht sind, werden nach Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte mit einer Geldstrafe von 10 bis 300 französischen Goldfranken bestraft. Auf

diese Zuwiderhandlungen sind die Vorschriften für Übertretungen entsprechend anzuwenden.

Dritter Abschnitt

Zusatz-, Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 18

Die Strafverfolgung der in § 2 Abs. 2 bezeichneten Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften verjährt in einem Jahr.

§ 19

Entscheidungen außerdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte werden auf Grund einer von dem Rheinschiffahrtsobergericht Köln mit der Vollstreckungsklausel (§ 724 der Zivilprozeßordnung, § 451 der Strafprozeßordnung) kostenfrei zu versehenden Ausfertigung vollstreckt.

§ 20

Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, die Artikel 32 bis 40 der revidierten Rheinschiffahrtsakte sowie das Zusatzprotokoll vom 18. September 1895 im deutschen Wortlaut neu bekanntzumachen.

§ 21

Bis zu anderer Regelung durch die Landesjustizverwaltungen sind die Gerichte, die nach den bisher geltenden Vorschriften zu Schiffahrtsgerichten (Schiffahrtsobergerichten) oder zu Rheinschiffahrtsgerichten (Rheinschiffahrtsobergerichten) bestellt sind, für die ihnen als solchen zugeteilten Bezirke Schiffahrtsgerichte (Schiffahrtsobergerichte) im Sinne dieses Gesetzes. Die Zuständigkeit der badischen Schiffahrtsgerichte beschränkt sich auf die badischen Gebietsteile dieser Bezirke.

§ 22

Für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes anhängigen Sachen bewendet es bei den bisher geltenden Vorschriften.

§ 23

§ 6 Abs. 1 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 (Reichsgesetzbl. S. 301) erhält folgende Fassung:

„Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimatort), ist, vorbehaltlich des § 3 Abs. 1 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrts- und Rheinschifffahrtssachen vom 1952 (Bundesgesetzbl. I S.), für alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen zuständig ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet.“

§ 24

(1) Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

(2) Beim Inkrafttreten des Gesetzes treten, vorbehaltlich des § 22, außer Kraft:

- a) das Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 5. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1142) und die zu seiner Durchführung erlassenen Verordnungen vom 25. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1167) und vom 25. November 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1417);
- b) § 92 Buchstabe a des Gerichtskostengesetzes in der Fassung der Verordnung vom 27. März 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 319);
- c) das Gesetz über das Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 30. Januar 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 97) und die zu seiner Durchführung erlassenen Verordnungen vom 26. Juni 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 351) und vom 18. März 1943 (Reichsgesetzbl. I S. 147);
- d) § 1 der Verordnung des Oberlandesgerichtspräsidenten in Braunschweig über die Bestellung eines Schiffahrtsgerichts und über die Führung des Binnenschiffsregisters für den Ems - Weser - Kanal (Mittellandkanal) ostwärts der Oker bis zur Grenze der englischen und der russischen Besatzungszone vom 3. Juli 1946 (Justizbl. Braunschweig 1946 S. 78);
- e) § 1 der Verordnung des Oberlandesgerichtspräsidenten in Celle über die Bestellung eines Schiffahrtsgerichts und über die Führung des Binnenschiffsregisters für den Ems - Weser - Kanal (Mittellandkanal) ostwärts der Oker bis zur Grenze der englischen und russischen Besatzungszone vom 2. Juli 1946 (Hann. Ppfl. 1946 S. 66);

- f) die Verordnung des württembergisch-badischen Justizministeriums über die Bestimmung eines Schifffahrtsgerichts und eines Schifffahrtsobergerichts für das Land Württemberg-Baden vom 14. Dezember 1946 (Amtsbl. des Justizministeriums 1947 S. 2);
- g) die Anordnung der Landesdirektion der Justiz des Landes Württemberg-Hohenzollern über die Zuständigkeit in Binnenschifffahrtssachen vom 16. Juni 1947 (Reg.Bl. S. 61);
- h) die Verordnung Nr. 1005 der württembergisch-badischen Landesregierung über Rheinschifffahrtsgerichte vom 20. April 1948 (Reg.Bl. S. 62);
- i) die Erste Hessische Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über das Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 5. Juli 1948 (Gesetz- und Verordnungsbl. S. 91);
- k) die Verordnung des Zentral-Justizamts für die britische Zone zum Gesetz über das Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 16. August 1948 (VO.Bl.B.Z. S. 240);
- l) das bayerische Gesetz über das Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 22. Oktober 1948 (Gesetz- und Verordnungsbl. S. 242);
- m) das Landesgesetz von Rheinland-Pfalz über deutsche Schifffahrtsgerichte, das Verfahren in Schifffahrtssachen und die Führung des Schiffsregisters vom 22. Oktober 1948 (Gesetz- und Verordnungsbl. S. 388) mit Ausnahme des § 21;
- n) das Gesetz Nr. 9 der amerikanischen Militärregierung (Amtsbl. 1947, Ausgabe E S. 14);
- o) die Verordnung Nr. 65 der britischen Militärregierung (Amtsbl. S. 359).

§ 25

Dieses Gesetz gilt auch in Berlin, sobald das Land Berlin gemäß Artikel 87 Abs. 2 seiner Verfassung die Anwendung des Gesetzes in Berlin beschlossen hat.

B e g r ü n d u n g

Die besonderen Vorschriften für das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen, die durch das Reichsgesetz vom 30. Januar 1937 (RGBl. I S. 97) vereinheitlicht worden waren, sind durch die vielfältige Nachkriegsgesetzgebung unübersichtlich geworden. Bei Wiedereinführung der 1937 aufgehobenen Rheinschifffahrtsgerichtsbarkeit durch die Verordnung Nr. 65 der britischen Militärregierung und das Gesetz Nr. 9 der amerikanischen Militärregierung sowie durch das rheinland-pfälzische Gesetz über deutsche Schifffahrtsgerichte, das Verfahren in Schifffahrtssachen und die Führung des Schiffsregisters vom 22. Oktober 1948 (GVBl. S. 388) ist die Geltung des Reichsgesetzes vom 30. Januar 1937 für den Rhein sowie für den innerhalb des Landes Rheinland-Pfalz gelegenen Teil der Lahn aufgehoben worden. Darüber hinaus ist das genannte Reichsgesetz, das bereits durch die Vierte Verordnung zu seiner Durchführung vom 26. Juni 1941 (RGBl. I S. 351) wesentlich ergänzt und durch Artikel 1 der Fünften Verordnung zu seiner Durchführung vom

18. März 1943 (RGBl. I S. 147) geändert worden war, für das Gebiet der britischen Zone durch die Verordnung des Zentral-Justizamts vom 16. August 1948 (Vo.Bl.B.Z. S. 240) in seinen Bestimmungen über die örtliche Zuständigkeit der Gerichte geändert worden.

Die auf der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 beruhende Rheinschifffahrtsgerichtsbarkeit ist in den Ländern der britischen und der amerikanischen Zone und besonders im Lande Rheinland-Pfalz unterschiedlich geordnet. Im Lande Baden fehlt bisher eine Regelung der Rheinschifffahrtsgerichtsbarkeit.

Durch die neue Gesetzgebung hat sich überdies ein Unterschied in dem Umfang der Schifffahrtssachen ergeben, die als Binnenschifffahrtssachen und als Rheinschifffahrtssachen gelten. Es gibt Binnenschifffahrtssachen auf dem Rhein, die nicht Rheinschifffahrtssachen sind, und andererseits Rheinschifffahrtssachen, die nicht Binnenschifffahrtssachen sind. Die Abgrenzung beider Begriffe

in der bisher geltenden Form erscheint sachlich nicht begründet. Die Unübersichtlichkeit wird vermehrt durch die Tatsache, daß neben die deutschen Rheinschiffahrtsgerichte solche der Militärregierungen gesetzt worden sind.

Der vorliegende Entwurf dient der Wiederherstellung der Rechtseinheit im Bundesgebiet und einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Verfahren in Binnenschiffahrtssachen. Er sieht die Änderung des geltenden Rechtszustandes in folgender Weise vor:

1. Die Gruppe derjenigen Sachen, für welche die vom Gerichtsverfassungsgesetz abweichenden Zuständigkeitsvorschriften und die von der Zivilprozeßordnung abweichenden Verfahrensvorschriften gelten, wird erheblich erweitert. Dadurch werden alle bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen, die nach der Rheinschiffahrtsakte zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehören, und die entsprechenden Sachen, die sich auf Vorgänge auf anderen Gewässern als dem Rhein beziehen, den für Binnenschiffahrtssachen geltenden Vorschriften unterstellt.
2. Die Vorschriften über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen erhalten Geltung für alle Binnenschiffahrtssachen ohne Rücksicht darauf, ob die Verhandlung und Entscheidung dieser Sachen einem Amtsgericht für den Bezirk mehrerer Amtsgerichte zugewiesen ist.
3. Das Verfahren in Rheinschiffahrtssachen wird als eine besondere Form des Verfahrens in Binnenschiffahrtssachen gestaltet, das nur die Besonderheiten aufweist, die sich aus den vertraglichen Bindungen auf Grund der revidierten Rheinschiffahrtsakte ergeben.
4. Die Änderungen werden durch Zusammenfassung der Vorschriften in einem Gesetz unter Beseitigung aller landesrechtlichen Verfahrensvorschriften durchgeführt.

Die deutschen Rheinschiffahrtsgerichte verlieren dadurch ihre bisherige Eigenschaft als besondere Gerichte im Sinne des § 14 des Gerichtsverfassungsgesetzes und werden zu einer Unterart der übrigen Schiffahrtsgerichte, auch soweit sie in Rheinschiffahrtssachen tätig sind.

Im einzelnen ist zu den Vorschriften des Entwurfs folgendes zu bemerken:

Zu § 1:

Die Vorschrift regelt die sachliche Zuständigkeit in Binnenschiffahrtssachen im ersten Rechtszug. Diese wird den Amtsgerichten auch insoweit übertragen, als nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes, insbesondere nach §§ 71, 74 Abs. 1, die Landgerichte sachlich zuständig wären. Die Regelung entspricht hinsichtlich der bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten dem § 2 des Gesetzes vom 30. Januar 1937. Daß Parteivereinbarungen zur Begründung der sachlichen Zuständigkeit des Landgerichts in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten (§ 38 ZPO) nicht ausgeschlossen sind, ergibt sich aus § 3 Abs. 2 und § 6 Abs. 1. Eine weitere Hervorhebung dieser Möglichkeit erscheint nicht angebracht.

Zu § 2:

Die Vorschrift bestimmt den Kreis der Binnenschiffahrtssachen, d. h. derjenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen, für die die Vorschriften des Gesetzes gelten.

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten knüpft die Regelung an § 1 des Gesetzes vom 30. Januar 1937 an, erweitert aber den Kreis der dort genannten Sachen um die in den Buchstaben b, c, d, f, g bezeichneten Sachen und um die bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten über vertragliche Ansprüche wegen Hilfe bei einer Schiffahrtsgefahr (Buchstabe e). Diese Erweiterungen entsprechen Anregungen, die aus Kreisen der Binnenschiffahrt gegeben sind. Durch Buchstaben b und f werden diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, die bisher nur bei der Rheinschiffahrt besonderen Verfahrensregeln unterworfen waren, ohne örtliche Beschränkung in den Kreis der Binnenschiffahrtssachen einbezogen. Die in Buchstabe b bezeichneten Sachen kommen, wenn auch nur selten, im Bereich der Donau-Schiffahrt und der Kanalschiffahrt noch vor.

Der Geltungsbereich des Gesetzes vom 30. Januar 1937 ist durch dessen § 1 Abs. 2 in der Fassung des Artikels 1 der Fünften Durchführungsverordnung vom 18. März 1943 beschränkt. Es gilt nicht für Binnengewässer, auf welche die Seewasserstraßenordnung anzuwenden ist. Für Seehäfen, die Binnengewässer sind, gilt das Gesetz vom 30. Januar 1937 ohne Rücksicht darauf, ob die Seewasserstraßenordnung Anwendung findet.

Diese Regelung ist nicht befriedigend, soweit die bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten in Betracht kommen. Es besteht kein Grund, die Aufnahme eines Anspruchs in den Kreis der Binnenschiffahrtssachen davon abhängig zu machen, daß auf der benutzten Wasserstraße die Seewasserstraßenordnung nicht gilt. Dieses Erfordernis ist deshalb in § 2 Abs. 1 nicht mehr enthalten. Andererseits erscheint es angebracht, Vorgänge im Bereich der Seewasserstraßen, des Nord-Ostsee-Kanals und der Seehäfen dann auszunehmen, wenn ein Seeschiff beteiligt ist, denn in solchen Fällen hat der Streitgegenstand oft einen besonders hohen Wert, so daß es angebracht ist, die erstinstanzliche Entscheidung den Landgerichten zu belassen. Aus diesem Grunde ist Absatz 1 Satz 2 eingeführt.

Obgleich der Begriff der Seehäfen durch die innerdeutsche Gesetzgebung nicht festgelegt ist, kann auf seine Definition verzichtet werden, weil anzunehmen ist, daß die Rechtsprechung auch ohne gesetzliche Festlegung entsprechend Artikel 1 des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen (RGBl. 1926 II S. 23) als solche die Häfen ansehen wird, die üblicherweise von Seeschiffen angefahren werden und den Außenhandel bedienen.

Strafsachen gehörten bisher nicht zu den Binnenschiffahrtssachen im Sinne des Gesetzes vom 30. Oktober 1937. Da aber Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften auf dem Rhein auf Grund der revidierten Rheinschiffahrtsakte zu den Rheinschiffahrtssachen gehören und Gründe der Zweckmäßigkeit dafür sprechen, die Entscheidung gleichartiger Strafsachen für die anderen Binnengewässer auch den mit den strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften vertrauten Schiffahrtsgewässern zuzuweisen, sollen Zuwiderhandlungen dieser Art in den Kreis der Binnenschiffahrtssachen einbezogen werden.

Für die Strafsachen ist die in Abs. 1 Satz 2 getroffene Regelung hinsichtlich der Seewasserstraßen und der Seehäfen nicht geeignet. Die Frage, ob ein Seeschiff an dem Vorgang beteiligt ist, ist für den Unrechtsgehalt der Tat und für das anzuwendende Strafgesetz ohne Bedeutung. Für die Strafsachen kommt daher eine Zuständigkeitsabgrenzung nur unter örtlichen Gesichtspunkten in Betracht. Da auf den Seewasserstraßen im Sinne der Seewasserstraßenord-

nung und dem Nord-Ostsee-Kanal die Seeschiffahrt überwiegt, erscheint es zweckmäßig, Strafsachen, die auf oder an diesen Gewässern begangen sind, auch dann nicht als Binnenschiffahrtssachen gelten zu lassen, wenn nur ein oder mehrere Binnenschiffe beteiligt sind.

Anders liegen die Verhältnisse in den Seehäfen. Hier treffen Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt zusammen; es ist kaum möglich, allgemein zu bestimmen, welcher Schiffahrtszweig überwiegt. Deshalb sollen die Strafsachen wegen der in Seehäfen begangenen Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften stets Binnenschiffahrtssachen sein.

Auf den Binnengewässern, die nicht Seewasserstraßen sind, soll, weil dort der Verkehr mit Binnenschiffen überwiegt, das Gesetz auch dann gelten, wenn es sich ausnahmsweise um Vorgänge handelt, an denen Seeschiffe beteiligt sind. Für den Rhein ist diese Regelung notwendig wegen der durch die revidierte Rheinschiffahrtsakte bestehenden vertraglichen Bindung. Es erscheint aber nicht zweckmäßig, sie auf den Rhein zu beschränken.

Um Schwierigkeiten bei Verhandlung von Strafsachen zu vermeiden, wenn die Zuwiderhandlung gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften in Tateinheit mit einem Vergehen oder einem Verbrechen begangen ist, sollen in diesen Fällen die bezeichneten Zuwiderhandlungen gleichfalls nicht als Binnenschiffahrtssachen gelten. Auch hier sind also die allgemeinen Zuständigkeits- und Verfahrensvorschriften anzuwenden.

Zu § 3:

Die Vorschrift regelt die örtliche Zuständigkeit der Gerichte und entspricht, soweit die Zuständigkeit in Zivilsachen in Frage kommt, dem § 3 des Gesetzes vom 30. Januar 1937. Absatz 2 ist neu aufgenommen. Mit Rücksicht auf § 2 Abs. 2 ist eine besondere Bestimmung für die örtliche Zuständigkeit in Strafsachen in Absatz 3 neu aufgenommen. Die Regelung der Zuständigkeit entspricht insoweit der in Artikel 35 der revidierten Rheinschiffahrtsakte getroffenen Bestimmung.

Durch die in Absatz 4 getroffene Ausnahmeregelung soll gesichert werden, daß das im Bundesgebiet geltende Recht angewendet wird. Die Zuständigkeit in diesen Ausnahme-

fällen bestimmt sich nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung und der Strafprozeßordnung.

Zu § 4:

Die Vorschrift soll ermöglichen, die Binnenschiffahrtssachen bei wenigen, durch ihre geographische Lage hierzu besonders geeigneten Gerichten zusammenzufassen. Nur wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, findet die Einrichtung der Schiffahrtsgenrichte ihre Rechtfertigung. Denn nur dann ist gesichert, daß der Richter fortlaufend Binnenschiffahrtssachen zu bearbeiten hat und die erforderliche Erfahrung und besondere Orts- und Sachkenntnis erwirbt und behält.

Zu § 5:

Absatz 1 übernimmt die Bezeichnung „Schiffahrtsgenricht“ für die auf Grund dieses Gesetzes in Binnenschiffahrtssachen tätigen Gerichte aus Artikel 1 der Vierten Durchführungsverordnung vom 26. Juni 1941, behält diese Bezeichnung aber abweichend von diesem nicht den Amtsgerichten vor, bei denen die örtliche Zuständigkeit in Binnenschiffahrtssachen gemäß § 4 aus den Bezirken mehrerer Amtsgerichte zusammengefaßt ist. Soweit die Amtsgerichte in Rheinschiffahrtssachen tätig werden, wird die bisherige Bezeichnung „Rheinschiffahrtsgenricht“ beibehalten (§ 14).

Absatz 2 ist aus denselben Gesichtspunkten aufgenommen wie § 4. Er entspricht dem Artikel 5 der Vierten Durchführungsverordnung vom 26. Juni 1941, jedoch ist der Fall, daß ein einzelner Richter zur Erledigung der Geschäfte des Schiffahrtsgenrichts nicht ausreicht, besonders berücksichtigt.

Zu § 6:

Wird die Zuständigkeit des Landgenrichts oder die Zuständigkeit eines Amtsgenrichts, das infolge einer Anordnung gemäß § 4 für Binnenschiffahrtssachen nicht zuständig ist, vereinbart, so ist die Verfahrensregelung dieses Gesetzes für das vereinbarte Genricht nicht passend. Deshalb bestimmt Absatz 1, daß in solchen Fällen die Vorschriften des Gesetzes nicht anzuwenden sind. Das Verfahren richtet sich dann allein nach der Zivilprozeßordnung.

Absatz 2 soll verhindern, daß die Entscheidung in einem Rechtsstreit, in dem im Wege der Aufrechnung ein im § 2 Abs. 1 bezeichneter Anspruch geltend gemacht wird, durch das Eingreifen der Vorschriften dieses Gesetzes verzögert wird.

Zu § 7:

Die Vorschrift ist mit geringer Abweichung aus § 4 des Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgenrichte übernommen.

Zu § 8:

Das in § 510 c der Zivilprozeßordnung vorgesehene Schiedsverfahren soll in Binnenschiffahrtssachen nicht gelten. Dies entspricht der in Artikel 6 der Vierten Durchführungsverordnung vom 26. Juni 1941 getroffenen Regelung. Satz 2 entspricht dem § 7 Satz 2.

Zu § 9:

Absatz 1 hat sein Vorbild ebenfalls in Artikel 6 der Vierten Durchführungsverordnung.

Absatz 2 stellt die Zulässigkeit der Revision bei Rechtsstreitigkeiten über Schadensersatzansprüche wegen Verletzung einer Amtspflicht zur Sicherung des Verkehrs auf Binnengewässern wieder her. Diese Ansprüche sind durch § 2 Abs. 1 Buchstabe d in den Kreis der Binnenschiffahrtssachen neu einbezogen und gehören daher gemäß § 1 nicht mehr zu den in § 71 Abs. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes bezeichneten Ansprüchen, für welche die Landgenrichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes ausschließlich zuständig sind, und bei denen auf Grund des § 547 ZPO die Revision ohne Zulassung und ohne Rücksicht auf den Wert des Beschwerdegegenstandes stattfindet.

Zu § 10:

Die Vorschrift enthält besondere Bestimmungen über die Rechtsmittel in Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften. Sie übernimmt die bisher für das Verfahren der Rheinschiffahrtsgenrichte geltende Regelung in das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen, weil dieses durch § 2 Abs. 2 auf Strafsachen dieser Art ausgedehnt ist. Unterschiede im Rechtsmittelzug in Strafsachen zwischen

Rheinschiffahrtssachen und den anderen Binnenschiffahrtssachen sollen dadurch vermieden werden.

Die Zulassung des Rechtsmittels der Berufung in den Fällen, in denen nach § 313 StPO bisher nur die Revision zulässig war, wird vermutlich nicht zu einer fühlbaren Vermehrung der Fälle führen, in denen Rechtsmittel eingelegt werden. Bei den Rheinschiffahrtsgerichten, für die diese Regelung bereits gilt, sind Berufungen gegen die Urteile in Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften sehr selten. Gegen Entscheidungen dieser Gerichte sind nach den vollständig vorliegenden Statistiken bei den 1602 im Jahre 1949 anhängigen Strafsachen keine Berufungen und bei den 2456 im Jahre 1950 anhängigen Strafsachen nur 9 Berufungen eingelegt worden.

Zu § 11:

Die in § 11 getroffene Regelung entspricht, soweit bürgerlich-rechtliche Streitigkeiten in Betracht kommen, den Artikeln 2 und 7 der Vierten Durchführungsverordnung. Sie wird auf Strafsachen erweitert, um auch insoweit die Rechtslage herbeizuführen, die für Rheinschiffahrtssachen bereits lange Zeit gilt.

Aus der in Absatz 1 für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten getroffenen Regelung ergibt sich, daß für Binnenschiffahrtssachen nach Maßgabe der §§ 546, 547 ZPO das Rechtsmittel der Revision gegeben ist.

Zu § 12:

Die Vorschrift über die anwaltliche Vertretung in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vor dem Schiffahrtsobergericht entspricht der in der Zweiten Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte, in Artikel 8 Abs. 2 der Vierten Durchführungsverordnung zum Gesetz vom 30. Januar 1937 und in § 13 des rheinland-pfälzischen Gesetzes vom 22. Oktober 1948 getroffenen örtlich beschränkten Regelung, die nunmehr überall gelten soll.

Zum Zweiten Abschnitt:

Der Zweite Abschnitt enthält die besonderen Vorschriften für Rheinschiffahrtssachen, die wegen der völkerrechtlichen Bindung an die Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte erforderlich sind. Es ist davon ab-

gesehen, die aus der Rheinschiffahrtsakte sich ergebenden Verfahrensvorschriften zu wiederholen. Diese können aus der Rheinschiffahrtsakte selbst entnommen werden. Um dies zu erleichtern, ist in § 20 eine Ermächtigung an den Bundesminister der Justiz vorgesehen, die einschlägigen Artikel der Akte, die zuletzt 1869 bekanntgemacht und daher nur schwer zugänglich ist, neu bekanntzumachen.

Zu § 13:

Absatz 1 bringt zum Ausdruck, daß für die Rheinschiffahrtssachen grundsätzlich die allgemeinen Verfahrensvorschriften für Binnenschiffahrtssachen gelten, die im Ersten Abschnitt enthalten sind, daß aber die Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte den Vorrang haben. Dadurch wird betont, daß die Rheinschiffahrtssachen Binnenschiffahrtssachen sind und nur eine Unterart derselben darstellen.

Absatz 2 bestimmt den Kreis der Rheinschiffahrtssachen im Wege einer Verweisung auf Artikel 34 der Rheinschiffahrtsakte, um Wiederholungen zu vermeiden. Durch die Hervorhebung, daß nur die dort bezeichneten bürgerlich-rechtlichen Ansprüche und Strafsachen Rheinschiffahrtssachen sind, soll zum Ausdruck kommen, daß für andere Binnenschiffahrtssachen, die sich auf den Rhein beziehen, die Vorschriften des Zweiten Abschnittes nicht anwendbar sind, und daß deren Anwendbarkeit auch nicht im Wege der Parteivereinbarung begründet werden kann. Für die Binnenschiffahrtssachen auf dem Rhein, die nicht zu den in Artikel 34 der Akte bezeichneten Sachen gehören, gelten nur die Vorschriften des Ersten und Dritten Abschnittes.

In der deutschen Rechtsprechung ist anerkannt, daß in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten die Zuständigkeit eines anderen Gerichts an Stelle des Rheinschiffahrtsgerichts vereinbart werden kann und die Sache damit der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit entzogen wird. Deswegen muß im Hinblick auf Absatz 2 Satz 1 klargestellt werden, daß die Sache in Fällen einer solchen Vereinbarung nicht als Rheinschiffahrtssache gilt. Diesem Zweck dient Absatz 2 Satz 2.

Zu § 14:

Entsprechend dem § 5 Abs. 1 und dem § 11 Abs. 1 Satz 2 sind in § 14 Abs. 1 besondere Bezeichnungen für die in Rheinschiffahrts-

sachen tätigen Amtsgerichte und Oberlandesgerichte vorgesehen. Die Bezeichnungen entsprechen dem Wortlaut der Rheinschiffahrtsakte.

Absatz 2 trifft für Anträge und Verfügungen der Staatswaltschaft eine dem § 7 Satz 2 entsprechende Regelung. Darüber hinaus ist auch für von den Parteien ausgehende Anträge in Rheinschiffahrtssachen eine besondere Kennzeichnung vorgesehen. Die Kennzeichnung erscheint erforderlich, weil bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die Rheinschiffahrtssachen sind, durch Parteivereinbarung der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit entzogen werden können.

Zu § 15:

In manchen Fällen werden aus einem und demselben tatsächlichen Vorgang mehrere Ansprüche erhoben, von denen einer nach der vorgesehenen Regelung als Rheinschiffahrtssache, ein anderer als gewöhnliche Binnenschiffahrtssache zu behandeln ist. Gegen eine gemeinschaftliche Verhandlung über die Ansprüche bestehen keine Bedenken. Jedoch erscheint es wegen der Verschiedenheit des Rechtsmittelzuges (vgl. § 17) nicht angängig, daß über die Ansprüche auch gemeinschaftlich entschieden wird. Um das klarzustellen, wird in § 15 die Verbindung der Prozesse zum Zwecke gemeinsamer Entscheidung ausgeschlossen.

Zu § 16:

Die Vorschrift entspricht dem § 6 des Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgerichte und der in § 9 Abs. 1, § 10 dieses Gesetzes getroffenen Regelung. Artikel 37 Abs. 1 der Rheinschiffahrtsakte macht die Berufung an die Zentralkommission (§ 17) davon abhängig, daß der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge 50 Franken übersteigt.

Zu § 17:

Die Vorschrift entspricht der in Artikel 37 Abs. 1 der Rheinschiffahrtsakte getroffenen Bestimmung. Obwohl ihr eine selbständige Bedeutung nicht zukommt, erscheint ihre Aufnahme in das Gesetz zweckmäßig, um auf die aus der vertraglichen Regelung folgende ungewöhnliche Rechtslage besonders hinzuweisen, zumal sich aus der Rheinschiffahrtsakte nicht ergibt, daß der Sitz der Zentralkommission nach Straßburg verlegt worden ist.

Zu § 17 a:

Durch Artikel 32 der Mannheimer Akte ist die Bundesrepublik völkerrechtlich verpflichtet, Zuwiderhandlungen gegen die in den Rheinuferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für den Rhein unter die Strafdrohung von 10 bis 300 Goldfranken alter französischer Währung zu stellen. Ein Teil dieser Vorschriften, insbesondere die Einführungsverordnung zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 18. Januar 1939 (RGBl. II S. 41), droht zur Zeit nur Geldstrafen bis 150,— DM an. Der Strafraum dieser Vorschrift wird durch § 17 a nunmehr dem der Mannheimer Akte angepaßt. Da die Strafdrohung von 300 Goldfranken über den Betrag von 150,— DM hinausgeht, die Zuwiderhandlungen jedoch polizeilichen Charakter haben, werden sie nach Satz 2 als Übertretungen behandelt.

Zum Dritten Abschnitt:

In diesem Abschnitt sind Vorschriften zusammengefaßt, die entweder, wie § 18, keinen prozessualen Inhalt haben, oder, wie § 19, nicht das streitige Verfahren betreffen oder sich aus anderen Gründen zur Übernahme in die ersten beiden Abschnitte des Gesetzes nicht eignen.

Zu § 18:

Die Vorschrift entspricht dem § 9 des Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgerichte, soweit dort die Verjährung der Strafverfolgung geregelt ist. Es erscheint zweckmäßig, auch für die Gebiete außerhalb des Rheines die Strafverfolgung der strom- und schiffahrtspolizeilichen Übertretungen ebenso wie bisher für das Rheinstromgebiet nicht eher als nach einem Jahre verjähren zu lassen, weil die Strafverfolgung von Angehörigen der schiffahrttreibenden Bevölkerung durch ihren vielfachen Ortswechsel wesentlich erschwert wird.

Es ist davon abgesehen worden, entsprechend dem § 9 des Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgerichte und dem § 18 des rheinland-pfälzischen Gesetzes vom 22. Oktober 1948 auch über die Verjährung der in Betracht kommenden bürgerlich-rechtlichen Ansprüche eine besondere Bestimmung zu treffen. Für die Mehrzahl der Ansprüche ergibt sich bereits aus § 117 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnen-

schiffahrt, § 30 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei und § 901 des Handelsgesetzbuchs eine einjährige Verjährungsfrist. Soweit für einzelne Ansprüche privatrechtliche Vorschriften in Frage kommen, die eine längere Verjährungsfrist vorsehen, besteht kein Grund, die Verjährungsfrist mit Rücksicht darauf abzukürzen, daß die Ansprüche als Binnenschiffahrtssachen zu behandeln sind.

Auch von einer Übernahme der Vorschrift des § 10 des Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 5. September 1935 ist abgesehen worden. Nach dieser Vorschrift sind Geldstrafen für den Fall, daß sie nicht beigetrieben werden, nach den für Übertretungen geltenden Vorschriften in Haft abzuwandeln. Im Gegensatz zu der vor Inkrafttreten der Schiffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (RGBl. II S. 41) geltenden Rechtslage stellen Zuwiderhandlungen gegen die strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften jetzt regelmäßig Übertretungen dar; für sie bedarf es daher keiner dem genannten § 10 entsprechenden Vorschrift. Falls strom- und schiffahrtspolizeiliche Vergehen zur Aburteilung kommen, können nichtbeitreibbare Geldstrafen auf Grund des § 29 Abs. 1 Satz 2 StGB. in Haft umgewandelt werden. Wenn diese Vorschrift in einem Einzelfall zur Umwandlung in Gefängnis führen sollte, so kann dies in Kauf genommen werden.

Zu § 19:

Nach Artikel 40 der Rheinschiffahrtsakte sollen Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte eines Uferstaates in jedem anderen Rheinuferstaate vollstreckbar sein. § 19 regelt die Frage, welches Gericht die Vollstreckungsklausel für die Entscheidung außerdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte zu erteilen hat, aus Zweckmäßigkeitsgründen und in Übereinstimmung mit der bisher in § 8 des Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgerichte getroffenen Vorschrift dahin, daß die Vollstreckungsklausel vom Rheinschiffahrtsobergericht Köln zu erteilen ist. Die Kostenfreiheit entspricht der in Artikel 39 der Rheinschiffahrtsakte vereinbarten Bestimmung.

Zu § 20:

Wegen dieser Vorschrift wird auf die Begründung zum Zweiten Abschnitt verwiesen.

Zu § 21:

Die Vorschrift, die die bisherigen Schiffahrtsgerichte und Rheinschiffahrtsgerichte in die neue Regelung überführen soll, bezweckt im Hinblick auf die in § 24 vorgesehene Aufhebung der bisherigen Vorschriften, daß die Landesregierungen nicht gezwungen sind, die bisherigen Schiffahrtsgerichte und Rheinschiffahrtsgerichte neu zu bestellen, solange an der bisherigen Einteilung nichts geändert werden soll. Die Bestimmung behält nur solange und insoweit Bedeutung, als die Landesjustizverwaltungen keine Neuregelung treffen.

Die Schiffahrtsgerichte für das Gebiet außerhalb des Rheins und für den Rhein oberhalb der Grenze zwischen Baden und Württemberg-Baden ergeben sich demnach vorläufig aus Artikel 3 der Vierten Durchführungsverordnung vom 26. Juni 1941, soweit dieser nicht inzwischen durch vereinzelte landesrechtliche Vorschriften gegenstandslos geworden ist. Für das übrige Rheingebiet ergeben sich die Schiffahrtsgerichte aus den geltenden Bestimmungen über die Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte, im Lande Rheinland-Pfalz aus dem Gesetz vom 22. Oktober 1948. Daß die Schiffahrtsgerichte, zu deren Bezirk der Rhein (unterhalb Basel) gehört, zugleich Rheinschiffahrtsgerichte bleiben oder werden (Amtsgericht Kehl), bedarf mit Rücksicht auf die Fassung des § 14 Abs. 1 keiner weiteren Bestimmung. Wegen der in Württemberg-Hohenzollern und in Württemberg-Baden getroffenen neueren Abgrenzung der Schiffahrtsgerichte und Rheinschiffahrtsgerichtsbezirke ist zur Klarstellung gegenüber Artikel 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Vierten Durchführungsverordnung vom 26. Juni 1941 ausdrücklich bestimmt, daß die Zuständigkeit der badischen Schiffahrtsgerichte sich auf die badischen Gebietsteile dieser Bezirke beschränkt.

Zu § 22:

Die Vorschrift ist aus Artikel 10 der Vierten Durchführungsverordnung vom 26. Juni 1941 übernommen.

Zu § 23:

Der in § 6 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmte Gerichtsstand soll für Binnenschiffahrtssachen gegenüber der in § 3 des vorliegenden Gesetzes getroffenen Rege-

lung des Gerichtsstandes nicht gelten. Zur Klarstellung ist eine Neufassung des im übrigen unveränderten § 6 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes vorgesehen, durch die in diese Vorschrift ein Vorbehalt aufgenommen wird, der auf die Sonderregelung für Binnenschiffahrtssachen hinweist.

Zu § 24:

Wegen des Umfangs der Änderungen im Verfahrensrecht, die sich nach diesem Gesetz ergeben, erscheint es zweckmäßig, das Gesetz erst an einem mindestens 1 Monat nach der Verkündung liegenden Tag, der am besten kalendermäßig festgelegt wird, in Kraft treten zu lassen.

In Absatz 2 sind die Vorschriften aufgeführt, die durch das Gesetz ersetzt werden und daher außer Kraft treten sollen. Im einzelnen ist hierzu folgendes zu bemerken:

Das Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 5. September 1935 und die dazu erlassenen Durchführungsverordnungen waren durch § 5 des Gesetzes vom 30. Januar 1937 außer Kraft gesetzt. Sie sind durch die Verordnung Nr. 65 der britischen Militärregierung und das Gesetz Nr. 9 der amerikanischen Militärregierung wieder in Kraft gesetzt worden. Deshalb ist, um den Wegfall dieser Vorschriften zu erreichen, eine besondere Bestimmung erforderlich, durch die sie erneut außer Kraft gesetzt werden.

§ 92 Buchstabe a des Gerichtskostengesetzes betrifft die Kosten für das Verfahren vor den früheren Elbschiffahrtsgerichten. Da diese weggefallen sind, ist die Bestimmung entbehrlich.

Das Gesetz über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 30. Januar 1937 und die dazu erlassenen Durchführungsverordnungen werden durch das neue Gesetz in vollem Umfange ersetzt.

Die unter d) bis m) aufgeführten Gesetze enthalten Vorschriften über die Bestellung von Schiffahrtsgerichten und Rheinschiffahrtsgerichten, zu einem Teil auch Verfahrensvorschriften, die, soweit sie in das vorliegende Gesetz nicht übernommen sind, entbehrlich erscheinen. Die Gesetze und Verordnungen, die die Bestellung von Schiffahrtsgerichten und Rheinschiffahrtsgerichten enthalten, sollen, obwohl die darin getroffene Regelung insoweit vorläufig fortwirken soll (§ 21) ganz aufgehoben werden, damit die Voraussetzungen für eine im Verwaltungswege erfolgende Änderung der Regelung geschaffen werden.

§ 21 des Landesgesetzes von Rheinland-Pfalz über deutsche Schiffahrtsgerichte, das Verfahren in Schiffahrtssachen und die Führung des Schiffsregisters vom 22. Oktober 1948 enthält eine Vorschrift über die Führung des Schiffsregisters, die durch das vorliegende Gesetz nicht ersetzt wird und daher hier nicht außer Kraft gesetzt werden soll.

Zur Aufhebung des obenerwähnten Gesetzes Nr. 9 der amerikanischen Militärregierung und der Verordnung Nr. 65 der britischen Militärregierung ist die Bundesregierung durch die Alliierte Hohe Kommission ermächtigt worden.

Zu § 25:

Die Vorschrift dient der Erstreckung des Gesetzes auf das Gebiet des Landes Berlin.

Entwurf der Bekanntmachung

des deutschen Wortlauts der Artikel 32 bis 40 der revidierten Rheinschiffahrtsakte
sowie des Zusatzprotokolls vom 18. September 1895

Auf Grund des § 20 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 1952 (Bundesgesetzbl. I S. . . .) werden die Artikel 32 bis 40 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 sowie das Zusatzprotokoll vom 18. September 1895 nachstehend in deutschem Wortlaut neu bekanntgemacht.

Auszug aus der revidierten Rheinschiffahrtsakte zwischen Preußen, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und den Niederlanden.

Artikel 32

Zu widerhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbußen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden.

Artikel 33

Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 34 erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten, am Rheine oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschiffahrtsgerichte bestehen.

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschiffahrtsgerichten und von den Veränderungen in Kenntnis setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Ortes oder des Sprengels derselben eintreten.

Artikel 34

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent:

I.

In Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zu widerhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.

II.

In Zivilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozeßverfahren über Klagen:

- a) wegen Zahlung der Lotsen-, Kran-, Waage-, Hafen- und Bohlwerks-Gebühren und ihres Betrages;
- b) wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades;
- c) wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden Andern verursacht haben;
- d) wegen der den Eigentümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigentum.

Artikel 35

In Strafsachen (Artikel 34, I.) ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Zivilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden mußte (Artikel 34, II. a), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Artikel 34, II. b, c, d).

Artikel 36

Das Verfahren bei den Rheinschiffahrtsgerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. — Prozeß-Kauttionen dürfen von Ausländern ihrer Nationalität wegen nicht erhoben werden.

In das Urteil sind jederzeit die Tatsachen, welche das Verfahren herbeigeführt haben, die Fragen, worauf es nach den Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe aufzunehmen.

Übrigens darf kein Schiffsführer oder Flößer wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kaution geleistet hat.

Artikel 37

Beträgt der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge mehr als 50 Franken, so kann gegen das Urteil erster Instanz bei der

Zentral-Kommission (Artikel 43) oder bei dem Obergericht des Landes (Artikel 38), in welchem das Urteil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Soll die Berufung bei der Zentral-Kommission angebracht werden, so ist die unter summarischer Angabe der Beschwerden und mit dem ausdrücklichen Bemerkem, daß die Entscheidung der Zentral-Kommission verlangt werde, binnen 10 Tagen nach der in Gemäßheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urteils erster Instanz dem Gerichte, welches entschieden hat, anzumelden und der Gegenpartei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domizile oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gericht zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gericht zu übergeben, welches solche dem Appellanten binnen einer ihm zu bestimmenden präklusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Zentral-Kommission in Mannheim*) (Artikel 43) einzusenden hat.

Werden von dem Appellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

In dem Falle der Berufung an die Zentral-Kommission kann das Gericht auf Verlangen der Gegenpartei das Urteil erster Instanz provisorisch vollstrecken, beziehungsweise vollstreckbar erklären, wobei es nach Maßgabe der Landesgesetze zu bestimmen hat, ob zuvor von dem Antragsteller Kautionsleistung zu leisten sei.

Artikel 38

Jede Ufer-Regierung bestimmt ein- für allemal das Obergericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiete von den Rheinschiffahrtsgerichten erster Instanz gefällten Urteile angebracht werden können.

Das Obergericht muß seinen Sitz in einer Stadt haben, welche am Rheine oder doch nicht allzu weit von demselben gelegen ist.

*) Durch Art. 355 des Versailler Vertrags ist der Sitz der Zentral-Kommission nach Straßburg verlegt worden.

Wird die Berufung bei diesem Gerichte eingelegt, so finden die für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesgesetze Anwendung.

Artikel 39

Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschiffahrtsangelegenheiten findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sportel-Steuern für die Richter und Gerichtsschreiber statt; die Parteien haben keine anderen Kosten als diejenigen zu tragen, welche durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto usw. veranlaßt und nach der für andere Streitsachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Artikel 40

Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte eines Uferstaates sollen in jedem anderen Rheinuferstaate unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Formen vollstreckbar sein.

In Bezug auf die Zustellung sollen sowohl die gedachten Erkenntnisse und Beschlüsse als Vorladungen und alle sonstigen Verfügungen in den bei den Rheinschiffahrtsgerichten anhängigen Sachen in allen Uferstaaten so angesehen werden, als ob sie von einer Behörde des eigenen Staates erlassen seien.

Vorladungen und Zustellungen an Personen, welche in einem der Rheinuferstaaten einen bekannten Wohnsitz haben, müssen in letzterem bewirkt werden.

Zusatzprotokoll vom 18. September 1895

Zu den Artikeln 32 bis 40 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wird festgestellt, daß die nach der Strafgesetzgebung der Uferstaaten ergehenden vollstreckbaren richterlichen Strafbefehle und polizeilichen Strafverfügungen den in obigen Artikeln der Rheinschiffahrtsakte erwähnten strafgerichtlichen Urteilen und Erkenntnissen gleichstehen, vorausgesetzt, daß die Vollstreckbarkeit dieser Strafbefehle und Strafverfügungen erst nach Ablauf einer mindestens einwöchigen Frist nach der Zustellung an den mit der Strafe Belegten eintritt und daß diesem die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhebung eines Einspruchs binnen dieser Frist eine Verhandlung und Aburteilung durch das Rheinschiffahrtsgericht im ordentlichen Strafverfahren herbeizuführen.

Änderungsvorschläge
des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes
über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen

1. Zu § 1

§ 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

In Binnenschiffahrtssachen sind im ersten Rechtszuge die Amtsgerichte sachlich auch zuständig, wenn nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes die Landgerichte zuständig wären.“

Begründung:

Redaktionelle Änderung.

2. Zu § 2 Abs. 1 Satz 2

§ 2 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Für Binnenwasserstraßen, auf denen die Seewasserstraßenordnung gilt, sowie für den Nord-Ostsee-Kanal gelten diese Vorschriften nur dann, wenn Seeschiffe an dem Vorfall nicht beteiligt sind.“

Begründung:

Es erscheint zweckmäßig, Rechtsstreitigkeiten, an denen Seeschiffe beteiligt und die in Seehäfen entstanden sind, auch den Schiffahrtsgerichten zuzuweisen. Diese Regelung entspricht dem gegenwärtigen Recht. Sie ist auch rechtspolitisch unbedenklich, da es — etwa bei hohem Streitwert — den Parteien ohnehin überlassen ist, die Zuständigkeit des Landgerichts zu vereinbaren und da Landgerichte in den großen Seehafenstädten vorhanden sind. Im übrigen redaktionelle Klarstellung.

3. Zu § 4

§ 4 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Landesregierungen sind ermächtigt, die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen einem Amtsgericht als Schiffahrtsgericht oder einem Oberlandesgericht

als Schiffahrtsobergericht für bestimmte Binnengewässer oder bestimmte Abschnitte von Binnengewässern aus dem Bezirk mehrerer Gerichte zuzuweisen. Die Zuweisung kann für Zivil- und Strafsachen unterschiedlich erfolgen. Die Landesregierungen können diese Ermächtigungen auf die Landesjustizverwaltungen übertragen.

(2) Die Länder können vereinbaren, daß die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen eines Landes ganz oder teilweise den Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden.“

Begründung:

- a) Es erscheint zweckmäßig, die Landesregierungen und nicht die Landesjustizverwaltungen zum Erlaß entsprechender Vorschriften zu ermächtigen, jedoch die Möglichkeit der Delegation auf die Landesjustizverwaltung vorzusehen. § 4 Abs. 1 Satz 1 und Satz 3 sind entsprechend gefaßt worden.
- b) § 4 Abs. 1 Satz 2 trägt den besonderen Verhältnissen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg Rechnung. Bei großen Bezirken ist unter Umständen mit einem erheblichen Geschäftsanfall an Strafsachen zu rechnen, der möglicherweise zu untragbaren Termenschwierigkeiten führt.
- c) Die Fassung von § 4 Abs. 2 dient der Klarstellung. Der letzte Halbsatz von § 4 in der Fassung der Regierungsvorlage kann als überflüssig wegfallen, da es selbstverständlich ist, daß solche Vereinbarungen der Länder veröffentlicht werden.

4. Zu § 6 Abs. 1

Der Anfang des § 6 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ist für bürgerliche Rechtsstreitigkeit die Zuständigkeit eines Gerichts vereinbart, . . .“

Begründung:

Es soll klargestellt werden, daß Zuständigkeitsvereinbarungen auch vor Rechtshängigkeit und vor Inkrafttreten dieses Gesetzes wirksam geschlossen werden können.

5. Zu § 6 Abs. 2

§ 6 Abs. 2 ist zu streichen.

Begründung:

Es ist anerkannt Rechtsens, daß Zuständigkeit und Verfahrensart sich nach dem Klagegrund, nicht aber nach der Einrede bestimmen. Die Vorschrift ist also überflüssig, möglicherweise könnte sie unberechtigte Umkehrschlüsse für andere Gebiete veranlassen.

6. Zu § 9 Abs. 2

§ 9 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchstabe d) findet die Revision gegen . . . statt.“

Begründung:

Die Fassung soll redaktionell an § 547 ZPO angepaßt werden.

7. Zu § 10

§ 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

In Strafsachen ist gegen die Urteile der Schiffahrtsgerichte Berufung auch in den Fällen des § 313 der Strafprozeßordnung zulässig, die Revision ist ausgeschlossen.“

Begründung:

Redaktionelle Änderung.

8. Zu § 11 Abs. 2

Der bisherige § 11 Abs. 2 wird § 12 a und erhält folgende Fassung:

„§ 12 a

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten wird die Zulässigkeit des Rechtsmittels nicht dadurch berührt, daß . . .“

Begründung:

Im Strafprozeß gilt der allgemeine Grundsatz, daß Rechtsmittel bei dem *judex a quo* eingelegt werden (§ 314 StPO). Es besteht kein Anlaß, diesen Grundsatz in Binnenschiffahrtssachen zu durchbrechen. Die vorgeschlagene Neufassung stellt den Grundsatz des § 314 StPO wieder her. Nach der Änderung des § 11 Abs. 2 zum § 12 a bezieht sich § 12 Abs. 2 nur noch auf bürgerliche Rechtsstreitigkeiten. Demgegenüber bezieht sich § 11 Abs. 1 auf beide Prozeßarten. Es empfiehlt sich, im Interesse der Übersichtlichkeit die zivilprozessualen Vorschriften durch einen neuen Paragraphen von solchen Vorschriften zu trennen, die für Zivil- und Strafprozeß gleichzeitig gelten.

9. Zu § 12

§ 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vor den Schiffahrtsobergerichten kann jeder bei einem Oberlandesgericht im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugelassene Rechtsanwalt die Vertretung übernehmen.“

Begründung:

Der Grundsatz, daß nur bei den Oberlandesgerichten zugelassene Anwälte die Vertretung in bürgerlich-rechtlichen Sachen übernehmen können, hat sich in der Schiffahrtsrechtsprechung wie auch in anderen Zivilprozeßverfahren bewährt. Die Vertretung von Prozessen vor den Obergerichten durch besondere, nur bei diesen zugelassene Rechtsanwälte, verbunden mit dem dadurch notwendigen Wechsel des Vertreters, dient in hohem Maße der Förderung der einheitlichen Rechtspflege. Nur in diesem Rahmen erscheint die Ansicht der Regierungsvorlage berechtigt, den Kreis der zugelassenen Anwälte über die an dem fraglichen Oberlandesgericht selbst tätigen hinaus auszuweiten.

Im übrigen redaktionelle Klarstellung.

10. Zu § 17 a

§ 17 a Satz 1 erhält folgende Fassung:

„§ 17 a

Zu widerhandlungen gegen die von den Rheinuferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen worden sind, und in denen Geldstrafen bis zu 150,— DM angedroht sind, werden nach dem Strafrahmen des Art. 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte bestraft.“

Begründung:

Der Wortlaut der Regierungsvorlage konnte den irrigen Eindruck erwecken, daß auf Geldstrafen in französischen Goldfranken erkannt werden kann. Die nunmehr vorgeschlagene Fassung entspricht dem bis 1938 geltenden Landesrecht.

11. § 17 a ist in den Dritten Abschnitt „Zusatz-, Übergangs- und Schlußbestimmungen“ aufzunehmen.

Begründung:

§ 17 a enthält nicht prozessuale Vorschriften, ist also systemgemäß aus dem Zweiten Abschnitt in den Dritten Abschnitt als „Zusatzbestimmung“ zu überführen.

12. Zu § 24 Abs. 2

§ 24 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Beim Inkrafttreten des Gesetzes treten, vorbehaltlich der §§ 21 und 22, außer Kraft.“

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung.

13. Im § 24 Abs. 2 wird nach Buchstabe c) folgender neuer Buchstabe c 1) eingefügt:

„c 1) § 1 der Verordnung des Oberlandesgerichtspräsidenten in Hamm über die Bestellung eines Schiffahrtsgerichts vom 31. Mai 1949 (Justizbl. Hamm S. 78).“

Begründung:

Die Vorschrift ist aus den gleichen Gründen wie die sonstigen landesrechtlichen Regelungen aufzuheben.

14. Zu Art. 37 der „Bekanntmachung des deutschen Wortlautes der Artikel 32—40 der revidierten Rheinschiffahrtsakte sowie des Zusatzprotokolls vom 18. September 1895“ (Anlage 2 der Regierungsvorlage)

a) Im Abs. 2 muß es im ersten Satz nach dem ersten Komma heißen „“, so ist sie“

b) Im Abs. 3 muß es im zweiten Halbsatz statt „dem Appellanten“ heißen „dem Appelat“.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

Stellungnahme der Bundesregierung

zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates

zu dem Entwurf eines Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen

Die Bundesregierung schließt sich den Empfehlungen des Bundesrates an. Sie hält es jedoch für erforderlich, für § 2 Abs. 1 Satz 2 an Stelle der empfohlenen Fassungsänderung folgenden Wortlaut vorzusehen:

„Für Binnengewässer innerhalb der im Teil II der Seewasserstraßenordnung bezeichneten Grenzen sowie für den Nord-Ostsee-Kanal gelten diese Vorschriften nur, wenn Seeschiffe an dem Vorfall nicht beteiligt sind.“

Die hierauf bezügliche Empfehlung des Bundesrates bezweckt, abweichend vom Regierungsentwurf, bürgerliche Rechtsstreitigkeiten über Vorfälle in Seehäfen im Rahmen des § 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzentwurfs auch dann den Schiffsgerichtsgerichten zuzuweisen,

wenn Seeschiffe beteiligt sind. Dieses Ziel wird nur teilweise erreicht, wenn lediglich die Worte „für Seehäfen“ aus § 2 Abs. 1 Satz 2 in der Fassung der Regierungsvorlage gestrichen werden. Denn die Seewasserstraßenordnung, auf deren Geltungsbereich § 2 Abs. 1 Satz 2 Bezug nimmt, gilt auf Grund der Hafenordnungen auch für manche Seehäfen (vgl. § 1 Abs. 2 der Seewasserstraßenordnung in der Fassung vom 21. 3. 1938 — RGBl. II S. 109). Der Zweck der Empfehlung des Bundesrates wird daher nur erreicht, wenn die in § 2 Abs. 1 Satz 2 enthaltene Ausnahmegesetzvorschrift auf Binnengewässer innerhalb der in Teil II der Seewasserstraßenordnung bezeichneten Grenzen und den Nord-Ostsee-Kanal beschränkt wird.