

Hafen (Seehäfen)

§ 1. Allgemeines. § 2. Hafenbehörden. § 3. Seefahrtsgesetz, Seefahrtsgesetz. § 4. Seefahrtsgesetz. § 5. Seefahrtsgesetz.

§ 1. Allgemeines.

1. Begriff: Rechtslage.

1. Häfen sollen Seehäfen oder Binnenfahrgelegen eine geschützte Unterfunst oder darüber hinaus eine bequeme Möglichkeit zum Laden und Entladen bieten (Seehäfen — Verkehrs-Hafenhäfen). Eine besondere Rechtsstellung nehmen die Kriegshäfen (§ 1) ein. Unter den Handelshäfen unterscheiden sich in nicht unbedeutendem Maße die Seehäfen von den Binnenhäfen die bloßen Binnenhäfen (§ 1) Binnenhäfen, Bodener, Tonnensidelfahrt, Elbischifffahrt, Rheinischifffahrt). Seehäfen müssen für Seeschiffe zugänglich sein, brauchen aber keineswegs unmittelbar an der See zu liegen. Inwiefern nicht jeder Schiffschiffschiff baya verordneter H. im Binnenlande auch verwaltungsrechtlich in allen Beziehungen als Seeh. behandelt.

Verwaltungsrechtlich ist bekanntlich dem Seewerke dienenden H. der über Seegehörigen im Auftrag des Staat. wie für Handel und Gewerbe (1808; Verordnungen, Die deutschen Seehäfen, 1889; Statistik des deutschen Reichs über die Seehäfen 1899 (S. 244).

Deutsche Häfen sind die H. des Reichsgebietes und der deutschen Kolonien (vgl. aber § 6 Seem.O.) wegen der abweichenden Behandlung der Kolonien unten § 5.

Ueber Streitigkeiten § 100, über den Begriff des Seehafens § 101, über Schiff.

2. Die See, und nicht Meerestüde, sondern Staatsgebiet und als solches der Staatsgewalt unterworfen. Das hindert nicht, daß sie in gewisser Hinsicht (s. B. in der Seefahrtsgesetzgebung) gesetzlich als „See“ behandelt werden. Das Eigentum braucht allerdings nicht dem Staate zuzufallen, vielmehr dies in Alt-Preußen (Art. § 80 II 15, § 21 II 14) „nach gemeinen Rechten“ der Fall ist. Doch sind selbst hier entgegenstehende roberwerbene Rechte erhalten geblieben (Publ. Pat. a VIII), namentlich das Eigentum von Gemeinden, wie bei Stettin (nach Bestimmungen aus dem 14. Jahrh., vgl. 1808 v. 3. 7. 07 im pr. Bl. 29, 296) oder in Schleswig-Holstein (Hiel¹⁾, Altona), Königsberg (das heißt Willau und Altona bei dem Niedergange Preußens vom Staate an die Kaufmannschaft übertragen worden ist). Daß auch die Wasserfläche des als H. benutzten Stroms vom Staate mitübertragen sei, wäre rechtlich nicht ausgeschlossen (vgl. 1803 v. 28. 11. 02, Bd. 53 S 98), ist aber nicht zu vermuten. Es kommt auf die Prüfung im einzelnen Falle an. Aus Gesetzgebung 1875 S 6 lassen sich die damaligen juristischen Häfen in Preußen erkennen.

¹⁾ Welche für die Räder Fische und ihre Fortschritte auf Schifffahrt und den Jahren 1803 und 1804; vom preussischen Staate sowie vom Reiche schon betreten. Die Eigentumsverhältnisse der Stadt ist in der Berufung vom Ct.O. nicht am 8. 11. 04 abgeurteilt worden. Die Urteile sind abgedruckt in den Schleswig-Holsteinischen Nachrichten 1803, S 33; 1805, S 33 ff.; vgl. auch Stille, der Geschichte für Meier Staatsrechte, S. 27.

In Mecklenburg sind die Anlagen Hoford und Wismar öffentlich. Auch in Oldenburg gelten einzelne H. als Staats-, andere als Gemeindegut. Nicht ausgeschlossen ist selbst Eigentum Privater.

Der Umfang des H. Bezugs ist zum Teil in den H. Polizeiverordnungen (unten § 3) abgegrenzt. Daß ist aber nicht ausschließlich maßgebend. So werden gerade polizeilich der Rechtslage des H. außer der Wasserfläche auch die zugehörigen Anlagen auf dem Lande (z. B. „Case“ Fortwäher im Sinne von § 20 Seefahrtsgesetz) braucht der H. nicht immer zu sein.

II. Die Rechtsordnung der H. wird durch reichsrechtliche Normen vielfach betroffen: grundgesetzlich Art. 4 § 2, 7, 9, 13, 15, a § 2, 3, 4, namentlich a 33, 40, 54; Art. 8 v. 8. 7. 67; Art. 14 IV; Normativbestimmungen des Bundesrats für H. Regulative auf Grund des § 80 des Art. 1. 7. 69 (Art. 88, 70; 01, 409). Sie ist aber im wesentlichen Landesache, wie das u. a. a. 30 Seefahrtsgesetz und findet sich in lokalen H. Ordnungen, in der Hauptsache übereinstimmend, geregelt. Geringe sind es in Hamburg (22. 6. 97 nach § 8 des Senats v. 30. 6. 97) und Bremen (14. 10. 88, 22. 5. 04; Bremerhaven 20. 12. 00; Seeord. 8. 6. 01). In Lübeck ist es die Hafen- und Seeord. des Senats v. 17. 8. 04. In Oldenburg werden die H. Ordnungen für staatliche H. durch das Staatsministerium, für die Gemeindeh. durch Gemeindegut erlassen (nicht ganz genau Schifffahrt, StaatsH. d. Großh. Oldenburg 1911 S 287), in Wismar und Wismar durch die Gemeindebehörde. In Preußen sind staatliche Organe insofern berufen, als in der H. Ordnung polizeiliche oder tarifliche Bestimmungen enthalten sind (unten §§ 3, 4). Dazu treten internationale Abkommen wie Handelsverträge (§ 1) oder das über Handelsregeln gegen Pest, Cholera und Gelbfieber v. 3. 12. 03 (Art. 1007 S 425).

III. Ueber die Einwirkung des Kriegshafens auf die deutschen HandelsH. v. u. a. Kontenstände. Hervorgehoben sei als für den Verkehr des H. bedeutend die H. Zettel, deren in § 24 Art. 6 über die Kriegsschiffen v. 13. 6. 73 (Art. 129) gedacht ist, sowie das Verbot, unverteidigte Häfen durch Seestreitkräfte zu beschießen (s. 1 des Abkommens der II. Haager Friedenskonferenz v. 18. 10. 07 über die Verhinderung durch Seestreitkräfte).

IV. In einzelner Hinsicht betrifft das Rechtsrecht selbst ausländische H., s. B. SeemannsO § 37, 60, 66, 67, 73 (unterrichtend für das Rechtsverhältnis der Schiffsmannschaft), namentlich aber recht es eine Reichsrecht deutscher Kaufschiffschiffe in ausländischen H. vor; § 10, s. 5. Internationale Regelung ist für deutsche Schiffe in ausländischen Häfen mehrfach maßgebend, s. B. Art. 21 über den Seefahrt v. 29. 10. 88 (Ausschn. d. Völkerrechtsgesetzes 220), Konvention a 13, Berliner Antikollisionsakte a 9, Berliner 24 v. 13. 7. 78 a 29 (Kontinuität).

§ 2. Hafenbehörden. 1. Die H. Verwaltung ist in Preußen im allgemeinen dem Mit für Handel und Gewerbe (samt der Reg. Präsident), in Oldenburg und Mecklenburg dem Minister unterstellt, in den Hansestädten unter dem Namen verschieden benannt und im Wirkungs-