

versagt. Eine Ausnahme hiervon kann auch durch kaiserliche Verordnung festgesetzt werden (RG. vom 22. Mai 1881, RGBl. 97).

Zum Schutz der Seeschifffahrt bestehen neben strafrechtlichen Bestimmungen (StGB. §§ 297, 305, 306, 323) besondere der Eigenart des Schiffsverkehrs Rechnung tragende Einrichtungen. So bilden die Seeschifffahrtszeichen (Leuchfeuer, Tonnen) den Gegenstand der Reichsgesetzgebung (G. vom 3. März 1873, RGBl. S. 47). Um Schiffszusammenstößen auf See vorzubeugen, bestehen besondere Signal-, Ausweich- und Hilfsvorschriften (V. vom 9. Mai 1897, RGBl. 203 und V. vom 15. August 1876, RGBl. 189). Die Anwendung der Not- und Lotsensignale regelt die Lotsensignalordnung (RG. vom 7. Februar 1907, RGBl. 27). Die Ladungsfähigkeit der Schiffe wird im Wege der Schiffsvermessung festgestellt, worüber Meßbriefe ausgestellt werden (R. VArt. 54 Abs. 2 SchiffsvermO. vom 30. Juni 1888, RGBl. 190, neugefaßt 1895, RGBl. 161).

Die deutsche Seewarte in Hamburg unter dem Reichsmarineamt dient der Witterungsprüfung und der Erforschung des Meeres im Schifffahrtsinteresse (RG. vom 9. Januar und V. vom 26. Dezember 1875, RGBl. 11 und 385). Die technische Kommission für Seeschifffahrt schlägt sachdienliche Maßnahmen für die Schifffahrt vor und erteilt Gutachten.

Die Untersuchung von Seeunfällen erfolgt durch die Seeämter, welche unter Aufsicht des Reichs stehen (RG. vom 27. Juli 1877, RGBl. 549, erg. d. G. vom 11. Juni 1878, RGBl. 109). Diese bestehen aus einem richterlichen Beamten als Vorsitzenden und vier Beisitzern, von denen wenigstens zwei Berufsschiffer sein müssen. Ein kaiserlicher Kommissar fungiert als eine Art Staatsanwalt. Der Spruch des Seeamts stellt die Ursache des Unfalls fest. Durch ihn kann den schuldigen Schiffsbeamten die Befugnis zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen werden. Gegen die Entscheidung ist die Beschwerde an das Oberseeamt in Berlin zugelassen.

Die Strandungsordnung (RG. vom 17. Mai 1874, RGBl. 73 und geändert durch G. vom 30. Dezember 1901, RGBl. 1902), enthält die Bestimmungen über die Rettung von Personen und die Bergung des Eigentums. Dies liegt in den Händen von Strandvögten und Strandämtern, an deren Spitze in der Regel Strandhauptleute stehen. Den Helfern gebührt ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn (vgl. GB. §§ 740—753 S. 221).

Seeschiffer, Kapitäne, haben sich einer Prüfung für die große oder die kleine Fahrt zu unterziehen, von deren Ergebnis die Erlaubnis zur Schiffführung abhängt (Befähigungsnachweis, RGO. § 31 und § 40, S. 199). Ähnliches gilt für Seesteuerleute, Seedampfermaschinenisten und Lotsen.