

tigungen sind an den nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so haben die Androhung und die Benachrichtigung gegenüber dem Absender zu erfolgen.⁴⁶⁶

§ 441 Nachfolgender Frachtführer

(1) Hat im Falle der Beförderung durch mehrere Frachtführer der letzte bei der Ablieferung die Forderungen der vorhergehenden Frachtführer einzuziehen, so hat er die Rechte der vorhergehenden Frachtführer, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht jedes vorhergehenden Frachtführers bleibt so lange bestehen wie das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

(2) Wird ein vorhergehender Frachtführer von einem nachgehenden befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Forderungen und Rechte eines Spediteurs, der an der Beförderung mitgewirkt hat.⁴⁶⁷

466 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 440

(1) Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, der Zollgelder und anderer Auslagen, sowie wegen der auf das Gut geleisteten Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Gut.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut noch im Besitz hat, insbesondere mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

(3) Auch nach der Ablieferung dauert das Pfandrecht fort, sofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

(4) Die in § 1234 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so hat die Androhung und Benachrichtigung gegenüber dem Absender zu erfolgen.“

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 20 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„§ 440 Gerichtsstand

(1) Für Rechtsstreitigkeiten aus einer Beförderung, die den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegt, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung des Gutes vorgesehene Ort liegt.

(2) Eine Klage gegen den ausführenden Frachtführer kann auch in dem Gerichtsstand des Frachtführers, eine Klage gegen den Frachtführer auch in dem Gerichtsstand des ausführenden Frachtführers erhoben werden.“

UMNUMMERIERUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 21 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat § 441 in § 440 umnummeriert.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 21 lit. a des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in der Überschrift „des Frachtführers“ am Ende eingefügt.

Artikel 1 Nr. 21 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.“

Artikel 1 Nr. 21 lit. c desselben Gesetzes hat in Abs. 4 Satz 1 „nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten“ vor „Empfänger“ eingefügt.

467 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

§ 442 Rang mehrerer Pfandrechte

(1) Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 440, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so geht unter denjenigen Pfandrechten, die durch die Versendung oder durch die Beförderung des Gutes entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor.

(2) Diese Pfandrechte haben Vorrang vor dem nicht aus der Versendung entstandenen Pfandrecht des Kommissionärs und des Lagerhalters sowie vor dem Pfandrecht des Spediteurs, des Frachtführers und des Verfrachters für Vorschüsse.⁴⁶⁸

§ 443 Ladeschein. Verordnungsermächtigung

(1) Über die Verpflichtung zur Ablieferung des Gutes kann von dem Frachtführer ein Ladeschein ausgestellt werden, der die in § 408 Abs. 1 genannten Angaben enthalten soll. Der Ladeschein ist vom Frachtführer zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder durch Stempel genügt.

(2) Ist der Ladeschein an Order gestellt, so soll er den Namen desjenigen enthalten, an dessen Order das Gut abgeliefert werden soll. Wird der Name nicht angegeben, so ist der Ladeschein als an Order des Absenders gestellt anzusehen.

(3) Dem Ladeschein gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Ladeschein, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Ladeschein). Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Ladescheins sowie die Ein-

„§ 441

(1) Der letzte Frachtführer hat, falls nicht im Frachtbrief ein anderes bestimmt ist, bei der Ablieferung auch die Forderungen der Vormänner sowie die auf dem Gut haftenden Nachnahmen einzuziehen und die Rechte der Vormänner, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange als das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

(2) Wird der vorhergehende Frachtführer von dem nachfolgenden befriedigt, so gehen seine Forderung und sein Pfandrecht auf den letzteren über.

(3) In gleicher Art gehen die Forderung und das Pfandrecht des Spediteurs auf den nachfolgenden Spediteur und den nachfolgenden Frachtführer über.“

UMNUMMERIERUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 21 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat § 441 in § 440 unnummeriert.

Artikel 1 Nr. 22 desselben Gesetzes hat § 442 in § 441 unnummeriert.

468 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 442

Der Frachtführer, welcher das Gut ohne Bezahlung abgeliefert und das Pfandrecht nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, ist den Vormännern verantwortlich. Er wird, ebenso wie die vorhergehenden Frachtführer und Spediteure, des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft.“

UMNUMMERIERUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 22 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat § 442 in § 441 unnummeriert.

Artikel 1 Nr. 23 desselben Gesetzes hat § 443 in § 442 unnummeriert.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 23 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in Abs. 1 „§§ 397, 441, 464, 475b und 623“ durch „§§ 397, 440, 464, 475b und 495“ ersetzt.

zelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Ladeschein zu regeln.⁴⁶⁹

§ 444 Wirkung des Ladescheins. Legitimation

(1) Der Ladeschein begründet die Vermutung, dass der Frachtführer das Gut so übernommen hat, wie es im Ladeschein beschrieben ist; § 409 Absatz 2 und 3 Satz 1 gilt entsprechend.

(2) Gegenüber einem im Ladeschein benannten Empfänger, an den der Ladeschein begeben wurde, kann der Frachtführer die Vermutung nach Absatz 1 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Ladescheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Ladeschein unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem der Ladeschein übertragen wurde. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn der aus dem Ladeschein Berechtigte den ausführenden Frachtführer nach § 437 in Anspruch nimmt und der Ladeschein weder vom ausführenden Frachtführer noch von einem für ihn zur Zeichnung von Ladescheinen Befugten ausgestellt wurde.

(3) Die im Ladeschein verbrieften frachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Ladeschein Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Ladescheins wird vermutet, dass er der aus dem Ladeschein Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Ladescheins ist, wer einen Ladeschein besitzt, der

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.⁴⁷⁰

469 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 443

(1) Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 410, 421 und 440 begründete Pfandrechte, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch die Beförderung des Gutes entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor.

(2) Diese Pfandrechte haben sämtlich den Vorrang vor dem nicht aus der Versendung entstandenen Pfandrecht des Kommissionärs und des Lagerhalters sowie vor dem Pfandrecht des Spediteurs und des Frachtführers für Vorschüsse.“

UMNUMMERIERUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 23 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat § 443 in § 442 umnummeriert.

Artikel 1 Nr. 24 desselben Gesetzes hat § 444 in § 443 umnummeriert.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 24 lit. a des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift neu gefasst. Die Überschrift lautete: „Ladeschein“.

Artikel 1 Nr. 24 lit. b und c desselben Gesetzes hat Abs. 3 und 4 durch Abs. 3 ersetzt. Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Der Ladeschein ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger maßgebend. Er begründet insbesondere die widerlegliche Vermutung, daß die Güter wie im Ladeschein beschrieben übernommen sind; § 409 Abs. 2, 3 Satz 1 gilt entsprechend. Ist der Ladeschein einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist die Vermutung nach Satz 2 unwiderleglich.

(4) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.“

08.09.2015.—Artikel 190 Nr. 10 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) hat in Abs. 3 Satz 2 „und für Verbraucherschutz“ nach „Justiz“ eingefügt.

470 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 444

§ 445 Ablieferung gegen Rückgabe des Ladescheins

(1) Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der legitimierte Besitzer des Ladescheins berechtigt, vom Frachtführer die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht er von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 421 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 421 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Ladescheins abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht der aus dem Ladeschein Berechtigte ist.

(3) Liefert der Frachtführer das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Ladescheins oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Ladeschein Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Ladeschein Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁴⁷¹

§ 446 Befolgung von Weisungen

(1) Das Verfügungsrecht nach den §§ 418 und 419 steht, wenn ein Ladeschein ausgestellt worden ist, ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Ladescheins zu. Der Frachtführer darf Weisungen nur gegen Vorlage des Ladescheins ausführen. Weisungen des legitimierten Besitzers des Ladescheins darf er jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht der aus dem Ladeschein Berechtigte ist.

Über die Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes kann von dem Frachtführer ein Ladeschein ausgestellt werden.“

UMNUMMERIERUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 24 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat § 444 in § 443 umnummeriert.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 25 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

471 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 445

(1) Der Ladeschein soll enthalten:

1. den Ort und den Tag der Ausstellung;
2. den Namen und den Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen desjenigen, an welchen oder an dessen Order das Gut abgeliefert werden soll; als solcher gilt der Absender, wenn der Ladeschein nur an Order gestellt ist;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
7. die Bestimmung über die Fracht und über die auf dem Gut haftenden Nachnahmen sowie im Falle der Vorausbezahlung der Fracht einen Vermerk über die Vorausbezahlung.

(2) Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein.

(3) Der Absender hat dem Frachtführer auf Verlangen eine von ihm unterschriebene Abschrift des Ladescheins auszuhändigen.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, verpflichtet.“

(2) Befolgt der Frachtführer Weisungen, ohne sich den Ladeschein vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Ladeschein Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁴⁷²

§ 447 Einwendungen

(1) Dem aus dem Ladeschein Berechtigten kann der Frachtführer nur solche Einwendungen entgegenzusetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Ladeschein betreffen oder sich aus dem Inhalt des Ladescheins ergeben oder dem Frachtführer unmittelbar gegenüber dem aus dem Ladeschein Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Ladeschein lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Ladescheins.

(2) Wird ein ausführender Frachtführer nach § 437 von dem aus dem Ladeschein Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Frachtführer die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen.⁴⁷³

472 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 446

(1) Der Ladeschein entscheidet für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Gutes; die nicht in den Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags sind dem Empfänger gegenüber unwirksam, sofern nicht der Ladeschein ausdrücklich auf sie Bezug nimmt.

(2) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 446 Legitimation durch Ladeschein

(1) Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an den das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf den der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

(2) Dem zum Empfang Legitimierten steht das Verfügungsrecht nach § 418 zu. Der Frachtführer braucht den Weisungen wegen Rückgabe oder Ablieferung des Gutes an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimierten Empfänger nur Folge zu leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird.“

473 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 447

(1) Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

(2) Der zum Empfang Legitimierte hat schon vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsort die Rechte, welche dem Absender in Ansehung der Verfügung über das Gut zustehen, wenn ein Ladeschein nicht ausgestellt ist.

(3) Der Frachtführer darf einer Anweisung des Absenders, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimierten Empfänger auszuliefern, nur Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird; verletzt er diese Verpflichtung, so ist er dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins für das Gut verhaftet.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 447 Ablieferung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein

Der Frachtführer haftet dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins für den Schaden, der daraus entsteht, daß er das Gut abgeliefert oder einer Weisung wegen Rückgabe oder Ablieferung Folge leistet, ohne sich den Ladeschein zurückgeben zu lassen. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.“

§ 448 Traditionswirkung des Ladescheins

Die Begebung des Ladescheins an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Frachtführer das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Ladescheins an Dritte.⁴⁷⁴

§ 449 Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 413 Absatz 2, den §§ 414, 418 Absatz 6, § 422 Absatz 3, den §§ 425 bis 438, 445 Absatz 3 und § 446 Absatz 2 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Der Frachtführer kann sich jedoch auf eine Bestimmung im Ladeschein, die von den in Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des aus dem Ladeschein Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Ladeschein benannten Empfänger, an den der Ladeschein begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem der Ladeschein übertragen wurde, berufen.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Ferner kann abweichend von Absatz 1 durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Frachtvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

(4) Unterliegt der Frachtvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 3 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag sowohl der Ort der Übernahme als auch der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.⁴⁷⁵

474 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 448

Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung des Gutes bescheinigt ist, verpflichtet.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 448 Traditionspapier

Die Übergabe des Ladescheins an denjenigen, den der Ladeschein zum Empfang des Gutes legitimiert, hat, wenn das Gut von dem Frachtführer übernommen ist, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes.“

475 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 449

Im Falle des § 432 Abs. 1 wird der nachfolgende Frachtführer, der das Gut auf Grund des Ladescheins übernimmt, nach Maßgabe des Scheins verpflichtet.“

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 1 Satz 1 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

§ 450 Anwendung von Seefrachtrecht

Hat der Frachtvertrag die Beförderung des Gutes ohne Umladung sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern zum Gegenstand, so ist auf den Vertrag Seefrachtrecht anzuwenden, wenn

1. ein Konnossement ausgestellt ist oder
2. die auf Seegewässern zurückzulegende Strecke die größere ist.⁴⁷⁶

Zweiter Unterabschnitt Beförderung von Umzugsgut⁴⁷⁷

§ 451 Umzugsvertrag

Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Umzugsgut zum Gegenstand, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen.⁴⁷⁸

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 449 Abweichende Vereinbarungen

(1) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann nicht zu dessen Nachteil von § 413 Abs. 2, den §§ 414, 418 Abs. 6, § 422 Abs. 3, den §§ 425 bis 438 und 447 abgewichen werden, es sei denn, der Frachtvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand. § 418 Abs. 6 und § 447 können nicht zu Lasten gutgläubiger Dritter abbedungen werden.

(2) In allen anderen als den in Absatz 1 Satz 1 genannten Fällen kann, soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, von den in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. Die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen zwei und vierzig Rechnungseinheiten liegt und in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Gleiches gilt für die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung.

(3) Unterliegt der Frachtvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 und 2 gleichwohl anzuwenden, wem nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.“

476 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 450

Die Übergabe des Ladescheins an denjenigen, welcher durch den Schein zur Empfangnahme des Gutes legitimiert wird, hat, wenn das Gut von dem Frachtführer übernommen ist, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes.“

477 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

478 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 451

Die Vorschriften der §§ 426 bis 450 kommen auch zur Anwendung, wenn ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, im Betrieb seines Handelsgewerbes eine Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen übernimmt.“

§ 451a Pflichten des Frachtführers

(1) Die Pflichten des Frachtführers umfassen auch das Ab- und Aufbauen der Möbel sowie das Ver- und Entladen des Umzugsgutes.

(2) Ist der Absender ein Verbraucher, so zählt zu den Pflichten des Frachtführers ferner die Ausführung sonstiger auf den Umzug bezogener Leistungen wie die Verpackung und Kennzeichnung des Umzugsgutes.⁴⁷⁹

§ 451b Frachtbrief. Gefährliches Gut. Begleitpapiere. Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) Abweichend von § 408 ist der Absender nicht verpflichtet, einen Frachtbrief auszustellen.

(2) Zählt zu dem Umzugsgut gefährliches Gut und ist der Absender ein Verbraucher, so ist er abweichend von § 410 lediglich verpflichtet, den Frachtführer über die von dem Gut ausgehende Gefahr allgemein zu unterrichten; die Unterrichtung bedarf keiner Form. Der Frachtführer hat den Absender über dessen Pflicht nach Satz 1 zu unterrichten.

(3) Der Frachtführer hat den Absender, wenn dieser ein Verbraucher ist, über die zu beachtenden Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften zu unterrichten. Er ist jedoch nicht verpflichtet zu prüfen, ob vom Absender zur Verfügung gestellte Urkunden und erteilte Auskünfte richtig und vollständig sind.⁴⁸⁰

§ 451c⁴⁸¹

§ 451d Besondere Haftungsausschlußgründe

(1) Abweichend von § 427 ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1. Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Geld, Briefmarken, Münzen, Wertpapieren oder Urkunden;
2. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung durch den Absender;

479 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 2 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

480 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 jeweils „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

481 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

01.08.2002.—Artikel 9 Abs. 5 des Gesetzes vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) hat „1 200 Deutsche Mark“ durch „620 Euro“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 28 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„§ 451c Haftung des Absenders in besonderen Fällen

Abweichend von § 414 Abs. 1 Satz 2 hat der Absender der dem Frachtführer für Schäden nur bis zu einem Betrag von 600 Euro je Kubikmeter Laderaum, der zur Erfüllung des Vertrages benötigt wird, Ersatz zu leisten.“

3. Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender;
4. Beförderung von nicht vom Frachtführer verpacktem Gut in Behältern;
5. Verladen oder Entladen von Gut, dessen Größe oder Gewicht den Raumverhältnissen an der Ladestelle oder Entladestelle nicht entspricht, sofern der Frachtführer den Absender auf die Gefahr einer Beschädigung vorher hingewiesen und der Absender auf der Durchführung der Leistung bestanden hat;
6. Beförderung lebender Tiere oder von Pflanzen;
7. natürliche oder mangelhafte Beschaffenheit des Gutes, der zufolge es besonders leicht Schäden, insbesondere durch Bruch, Funktionsstörungen, Rost, inneren Verderb oder Auslaufen, erleidet.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist.

(3) Der Frachtführer kann sich auf Absatz 1 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.⁴⁸²

§ 451e Haftungshöchstbetrag

Abweichend von § 431 Abs. 1 und 2 ist die Haftung des Frachtführers wegen Verlust oder Beschädigung auf einen Betrag von 600 Euro je Kubikmeter Laderaum, der zur Erfüllung des Vertrages benötigt wird, beschränkt.⁴⁸³

§ 451f Schadensanzeige

Abweichend von § 438 Abs. 1 und 2 erlöschen Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes,

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar war und dem Frachtführer nicht spätestens am Tag nach der Ablieferung angezeigt worden ist,
2. wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und dem Frachtführer nicht innerhalb von vierzehn Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.⁴⁸⁴

§ 451g Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Ist der Absender ein Verbraucher, so kann sich der Frachtführer oder eine in § 428 genannte Person

1. auf die in den §§ 451d und 451e sowie in dem Ersten Unterabschnitt vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht berufen, soweit der Frachtführer es unterläßt, den Absender bei Abschluß des Vertrages über die Haftungsbestimmungen zu unterrichten und auf die Möglichkeiten hinzuweisen, eine weitergehende Haftung zu vereinbaren oder das Gut zu versichern,

482 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

483 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

01.08.2002.—Artikel 9 Abs. 5 des Gesetzes vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) hat „1 200 Deutsche Mark“ durch „620 Euro“ ersetzt.

484 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

2. auf § 451f in Verbindung mit § 438 nicht berufen, soweit der Frachtführer es unterläßt, den Empfänger spätestens bei der Ablieferung des Gutes über die Form und Frist der Schadensanzeige sowie die Rechtsfolgen bei Unterlassen der Schadensanzeige zu unterrichten.

Die Unterrichtung nach Satz 1 Nr. 1 muß in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben sein.⁴⁸⁵

§ 451h Abweichende Vereinbarungen

(1) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann von den die Haftung des Frachtführers und des Absenders regelnden Vorschriften dieses Unterabschnitts sowie den danach auf den Umzugsvertrag anzuwendenden Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nicht zum Nachteil des Absenders abgewichen werden.

(2) In allen anderen als den in Absatz 1 genannten Fällen kann von den darin genannten Vorschriften nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. Die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 451e vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen. Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Unterliegt der Umzugsvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 und 2 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.⁴⁸⁶

Dritter Unterabschnitt Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln⁴⁸⁷

485 QUELLE
01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Satz 1 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

486 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 1 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 29 lit. a des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in Abs. 2 Satz 2 „ , wenn der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen“ am Ende eingefügt.

Artikel 1 Nr. 29 lit. b und c desselben Gesetzes hat die Sätze 3 und 4 in Abs. 2 durch Satz 3 ersetzt. Die Sätze 3 und 4 lauteten: „Gleiches gilt für die vom Absender nach § 414 in Verbindung mit § 451c zu leistende Entschädigung. Die in den vorformulierten Vertragsbedingungen enthaltene Bestimmung ist jedoch unwirksam, wenn sie nicht in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist.“

487 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

§ 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Wird die Beförderung des Gutes auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrags mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt und wären, wenn über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel (Teilstrecke) zwischen den Vertragsparteien ein gesonderter Vertrag abgeschlossen worden wäre, mindestens zwei dieser Verträge verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen. Dies gilt auch dann, wenn ein Teil der Beförderung über See durchgeführt wird.⁴⁸⁸

§ 452a Bekannter Schadensort

Steht fest, daß der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers abweichend von den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Der Beweis dafür, daß der Verlust, die Beschädigung oder das zu einer Überschreitung der Lieferfrist führende Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, obliegt demjenigen, der dies behauptet.⁴⁸⁹

§ 452b Schadensanzeige. Verjährung

(1) § 438 ist unabhängig davon anzuwenden, ob der Schadensort unbekannt ist, bekannt ist oder später bekannt wird. Die für die Schadensanzeige vorgeschriebene Form und Frist ist auch gewahrt, wenn die Vorschriften eingehalten werden, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf der letzten Teilstrecke anzuwenden wären.

(2) Für den Beginn der Verjährung des Anspruchs wegen Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist ist, wenn auf den Ablieferungszeitpunkt abzustellen ist, der Zeitpunkt der Ablieferung an den Empfänger maßgebend. Der Anspruch verjährt auch bei bekanntem Schadensort frühestens nach Maßgabe des § 439.⁴⁹⁰

§ 452c Umzugsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln

Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Umzugsgut mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln zum Gegenstand, so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Zweiten Unterabschnitts anzuwenden. § 452a ist nur anzuwenden, soweit für die Teilstrecke, auf der der Schaden eingetreten ist,

488 AUFHEBUNG

24.12.1997.—Artikel 2 Abs. 12 des Gesetzes vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auf die Beförderung von Gütern durch die Postverwaltungen des Reichs und der Bundesstaaten finden die Vorschriften dieses Abschnitts keine Anwendung. Die bezeichneten Postverwaltungen gelten nicht als Kaufleute im Sinne dieses Gesetzbuchs.“

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 30 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in Satz 2 „zur“ durch „über“ ersetzt.

489 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

490 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

Bestimmungen eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommens gelten.⁴⁹¹

§ 452d Abweichende Vereinbarungen

(1) Von der Regelung des § 452b Abs. 2 Satz 1 kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn diese für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. Von den übrigen Regelungen dieses Unterabschnitts kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen vereinbart werden, daß sich die Haftung bei bekanntem Schadensort (§ 452a)

1. unabhängig davon, auf welcher Teilstrecke der Schaden eintreten wird, oder
2. für den Fall des Schadenseintritts auf einer in der Vereinbarung genannten Teilstrecke nach den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts bestimmt.

(3) Vereinbarungen, die die Anwendung der für eine Teilstrecke zwingend geltenden Bestimmungen eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommens ausschließen, sind unwirksam.⁴⁹²

Fünfter Abschnitt Speditionsgeschäft⁴⁹³

Siebenter Abschnitt⁴⁹⁴

§ 453 Speditionsvertrag

(1) Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen.

(2) Der Versender wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Besorgung der Versendung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Speditionsgeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁴⁹⁵

491 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

492 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

493 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

494 AUFHEBUNG

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Abschnitts aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“.

495 AUFHEBUNG

01.01.1994.—Artikel 6 Abs. 42 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs ist zur Beförderung von Gütern von und nach allen Bahnhöfen und Güternebenstellen innerhalb des Deutschen Reichs verpflichtet, wenn

§ 454 Besorgung der Versendung

(1) Die Pflicht, die Versendung zu besorgen, umfaßt die Organisation der Beförderung, insbesondere

1. die Bestimmung des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges,
2. die Auswahl ausführender Unternehmer, den Abschluß der für die Versendung erforderlichen Fracht-, Lager- und Speditionsverträge sowie die Erteilung von Informationen und Weisungen an die ausführenden Unternehmer und
3. die Sicherung von Schadensersatzansprüchen des Versenders.

(2) Zu den Pflichten des Spediteurs zählt ferner die Ausführung sonstiger vereinbarter auf die Beförderung bezogener Leistungen wie die Versicherung und Verpackung des Gutes, seine Kennzeichnung und die Zollbehandlung. Der Spediteur schuldet jedoch nur den Abschluß der zur Erbringung dieser Leistungen erforderlichen Verträge, wenn sich dies aus der Vereinbarung ergibt.

(3) Der Spediteur schließt die erforderlichen Verträge im eigenen Namen oder, sofern er hierzu bevollmächtigt ist, im Namen des Versenders ab.

(4) Der Spediteur hat bei Erfüllung seiner Pflichten das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen.⁴⁹⁶

§ 455 Behandlung des Gutes, Begleitpapiere, Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) Der Versender ist verpflichtet, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, deren der Spediteur zur Erfüllung seiner Pflichten bedarf. Soll gefährliches Gut versendet werden, so hat der Versender

1. der Absender sich den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn unterwirft,
2. die Beförderung nicht nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist,
3. die Güter nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder den auf Grund der Verkehrsordnung erlassenen Vorschriften und, soweit diese keinen Anhalt gewähren, nach der Anlage und dem Betrieb der beteiligten Bahnen sich zur Beförderung eignen,
4. die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist,
5. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

(2) Die Eisenbahn ist nur insoweit verpflichtet, Güter zur Beförderung anzunehmen, als die Beförderung alsbald erfolgen kann. Inwieweit sie verpflichtet ist, Güter, deren Beförderung nicht alsbald erfolgen kann, in einstweilige Verwahrung zu nehmen, bestimmt die Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(3) Die Beförderung der Güter, die nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung gleichzubehandeln sind, findet in der Reihenfolge statt, in der sie zur Beförderung angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Wohl eine Ausnahme rechtfertigen.

(4) Eine vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens.“

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

496 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 454

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch Mängel der Verpackung oder durch besondere Mängel des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnlichen Rinnverlust verursacht ist.“

dem Spediteur rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

(2) Der Versender hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Spediteur Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
3. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden oder Auskünfte, die für eine amtliche Behandlung des Gutes erforderlich sind.

§ 414 Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Ist der Versender ein Verbraucher, so hat er dem Spediteur Schäden und Aufwendungen nach Absatz 2 nur zu ersetzen, soweit ihn ein Verschulden trifft.⁴⁹⁷

§ 456 Fälligkeit der Vergütung

Die Vergütung ist zu zahlen, wenn das Gut dem Frachtführer oder Verfrachter übergeben worden ist.⁴⁹⁸

§ 457 Forderungen des Versenders

Der Versender kann Forderungen aus einem Vertrag, den der Spediteur für Rechnung des Versenders im eigenen Namen abgeschlossen hat, erst nach der Abtretung geltend machen. Solche Forderungen sowie das in Erfüllung solcher Forderungen Erlangte gelten jedoch im Verhältnis zu den Gläubigern des Spediteurs als auf den Versender übertragen.⁴⁹⁹

§ 458 Selbsteintritt

Der Spediteur ist befugt, die Beförderung des Gutes durch Selbsteintritt auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall kann er neben der Vergütung für seine Tätigkeit als Spediteur die gewöhnliche Fracht verlangen.⁵⁰⁰

497 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 455

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Versäumung der Lieferfrist entsteht, es sei denn, daß die Verspätung von einem Ereignis herrührt, das sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.“

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 3 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

01.08.2001.—Artikel 22 Nr. 4 des Gesetzes vom 13. Juli 2001 (BGBl. I S. 1542) hat in Abs. 1 Satz 2 „schriftlich oder in sonst lesbarer Form“ durch „in Textform“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 31 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in Abs. 2 Satz 2 „Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2“ durch „Absatz 2“ ersetzt.

498 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 456

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.“

499 ÄNDERUNGEN

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 457

§§ 440 bis 443 finden entsprechende Anwendung.“

500 AUFHEBUNG

§ 459 Spedition zu festen Kosten

Soweit als Vergütung ein bestimmter Betrag vereinbart ist, der Kosten für die Beförderung einschließt, hat der Spediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall hat er Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen nur, soweit dies üblich ist.⁵⁰¹

§ 460 Sammelladung

(1) Der Spediteur ist befugt, die Versendung des Gutes zusammen mit Gut eines anderen Versenders auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages zu bewirken.

(2) Macht der Spediteur von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er hinsichtlich der Beförderung in Sammelladung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. In diesem Fall kann der Spediteur eine den Umständen nach angemessene Vergütung verlangen, höchstens aber die für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnliche Fracht.⁵⁰²

§ 461 Haftung des Spediteurs

(1) Der Spediteur haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des in seiner Obhut befindlichen Gutes entsteht. Die §§ 426, 427, 429, 430, 431 Abs. 1, 2 und 4, die §§ 432, 434 bis 436 sind entsprechend anzuwenden.

(2) Für Schaden, der nicht durch Verlust oder Beschädigung des in der Obhut des Spediteurs befindlichen Gutes entstanden ist, haftet der Spediteur, wenn er eine ihm nach § 454 obliegende Pflicht verletzt. Von dieser Haftung ist er befreit, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.

01.01.1994.—Artikel 6 Abs. 42 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Reichsverkehrsminister wird ermächtigt, die übrigen Bestimmungen über die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen in der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu treffen.

(2) Hierin können im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Justiz Bestimmungen getroffen werden, die die Haftpflicht der Eisenbahn abweichend von den §§ 454, 455 regeln. Durch solche Bestimmungen darf jedoch die Haftung der Eisenbahn für Verschulden nicht ausgeschlossen werden.“

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

501 AUFHEBUNG

01.01.1994.—Artikel 6 Abs. 42 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Zu den Gütern im Sinne dieser Vorschriften gehört auch das Reisegepäck.“

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

502 AUFHEBUNG

01.01.1994.—Artikel 6 Abs. 42 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Vorschriften über die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen trifft der Reichsverkehrsminister in der Eisenbahn-Verkehrsordnung.“

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Versenders oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.⁵⁰³

§ 462 Haftung für andere

Der Spediteur hat Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfang zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren er sich bei Erfüllung seiner Pflicht, die Versendung zu besorgen, bedient.⁵⁰⁴

§ 463 Verjährung

Auf die Verjährung der Ansprüche aus einer Leistung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, ist § 439 entsprechend anzuwenden.⁵⁰⁵

§ 464 Pfandrecht des Spediteurs

Der Spediteur hat für alle Forderungen aus dem Speditionsvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Versendung übergebenen Gut des Versenders oder eines Dritten, der der Versendung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Versenders hat der Spediteur auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditions-, Fracht-, Seefracht- und Lagerverträgen. § 440 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden.⁵⁰⁶

§ 465 Nachfolgender Spediteur

503 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

504 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

505 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

506 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 32 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 464 Pfandrecht

Der Spediteur hat wegen aller durch den Speditionsvertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditions-, Fracht- und Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. § 441 Abs. 1 Satz 2 bis Abs. 4 ist entsprechend anzuwenden.“

(1) Wirkt an einer Beförderung neben dem Frachtführer auch ein Spediteur mit und hat dieser die Ablieferung zu bewirken, so ist auf den Spediteur § 441 Absatz 1 entsprechend anzuwenden.

(2) Wird ein vorhergehender Frachtführer oder Spediteur von einem nachfolgenden Spediteur befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.⁵⁰⁷

§ 466 Abweichende Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Speditionsvertrag nicht die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 455 Absatz 2 und 3, § 461 Absatz 1 sowie in den §§ 462 und 463 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Versender nach § 455 Absatz 2 oder 3 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Von § 458 Satz 2, § 459 Satz 1 und § 460 Absatz 2 Satz 1 kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(4) Ist der Versender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Speditionsvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

(5) Unterliegt der Speditionsvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 4 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag sowohl der Ort der Übernahme als auch der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.⁵⁰⁸

507 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 33 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in Abs. 1 „§ 442 Abs. 1“ durch „§ 441 Absatz 1“ ersetzt.

508 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 1 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 34 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. die Vorschrift lautete:

„§ 466 Abweichende Vereinbarungen

(1) Ist der Versender ein Verbraucher, so kann nicht zu dessen Nachteil von § 461 Abs. 1, den §§ 462 und 463 abgewichen werden, es sei denn, der Speditionsvertrag hat die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

Sechster Abschnitt Lagergeschäft⁵⁰⁹

§ 467 Lagergeschäft

(1) Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.

(2) Der Einlagerer wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Lagerung und Aufbewahrung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehören. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Lagergeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁵¹⁰

§ 468 Behandlung des Gutes, Begleitpapiere, Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) Der Einlagerer ist verpflichtet, dem Lagerhalter, wenn gefährliches Gut eingelagert werden soll, rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorichtsmaßnahmen mitzuteilen. Er hat ferner das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, die der Lagerhalter zur Erfüllung seiner Pflichten benötigt.

(2) Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so ist abweichend von Absatz 1

1. der Lagerhalter verpflichtet, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen,
2. der Einlagerer lediglich verpflichtet, den Lagerhalter über die von dem Gut ausgehende Gefahr allgemein zu unterrichten; die Unterrichtung bedarf keiner Form.

(2) In allen anderen als den in Absatz 1 genannten Fällen kann, soweit der Speditionsvertrag nicht die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, von den in Absatz 1 genannten Vorschriften nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist. Die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen zwei und vierzig Rechnungseinheiten liegt und in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehene Betrag.

(3) Von § 458 Satz 2, § 459 Satz 1, § 460 Abs. 2 Satz 1 kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(4) Unterliegt der Speditionsvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 3 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.“

509 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

510 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

Der Lagerhalter hat in diesem Falle den Einlagerer über dessen Pflicht nach Satz 1 Nr. 2 sowie über die von ihm zu beachtenden Verwaltungsvorschriften über eine amtliche Behandlung des Gutes zu unterrichten.

(3) Der Einlagerer hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
3. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

§ 414 Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so hat er dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen nach Absatz 3 nur zu ersetzen, soweit ihn ein Verschulden trifft.⁵¹¹

§ 469 Sammellagerung

(1) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, vertretbare Sachen mit anderen Sachen gleicher Art und Güte zu vermischen, wenn die beteiligten Einlagerer ausdrücklich einverstanden sind.

(2) Ist der Lagerhalter berechtigt, Gut zu vermischen, so steht vom Zeitpunkt der Einlagerung ab den Eigentümern der eingelagerten Sachen Miteigentum nach Bruchteilen zu.

(3) Der Lagerhalter kann jedem Einlagerer den ihm gebührenden Anteil ausliefern, ohne daß er hierzu der Genehmigung der übrigen Beteiligten bedarf.⁵¹²

§ 470 Empfang des Gutes

Befindet sich Gut, das dem Lagerhalter zugesandt ist, beim Empfang in einem beschädigten oder mangelhaften Zustand, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Lagerhalter Schadenersatzansprüche des Einlagerers zu sichern und dem Einlagerer unverzüglich Nachricht zu geben.⁵¹³

§ 471 Erhaltung des Gutes

(1) Der Lagerhalter hat dem Einlagerer die Besichtigung des Gutes, die Entnahme von Proben und die zur Erhaltung des Gutes notwendigen Handlungen während der Geschäftsstunden zu ge-

511 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 jeweils „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

01.08.2001.—Artikel 22 Nr. 4 des Gesetzes vom 13. Juli 2001 (BGBl. I S. 1542) hat in Abs. 1 Satz 1 „schriftlich oder in sonst lesbarer Form“ durch „in Textform“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 35 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in Abs. 3 Satz 2 „Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2“ durch „Absatz 2“ ersetzt.

512 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

513 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

statten. Er ist jedoch berechtigt und im Falle der Sammlagerung auch verpflichtet, die zur Erhaltung des Gutes erforderlichen Arbeiten selbst vorzunehmen.

(2) Sind nach dem Empfang Veränderungen an dem Gut entstanden oder zu befürchten, die den Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder Schäden des Lagerhalters erwarten lassen, so hat der Lagerhalter dies dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Scheins unverzüglich anzuzeigen und dessen Weisungen einzuholen. Kann der Lagerhalter innerhalb angemessener Zeit Weisungen nicht erlangen, so hat er die angemessen erscheinenden Maßnahmen zu ergreifen. Er kann insbesondere das Gut gemäß § 373 verkaufen lassen; macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat der Lagerhalter, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, die in § 373 Abs. 3 vorgesehene Androhung des Verkaufs sowie die in Absatz 5 derselben Vorschriften vorgesehenen Benachrichtigungen an den letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.⁵¹⁴

§ 472 Versicherung, Einlagerung bei einem Dritten

(1) Der Lagerhalter ist verpflichtet, das Gut auf Verlangen des Einlagerers zu versichern. Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so hat ihn der Lagerhalter auf die Möglichkeit hinzuweisen, das Gut zu versichern.

(2) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, das Gut bei einem Dritten einzulagern, wenn der Einlagerer ihm dies ausdrücklich gestattet hat.⁵¹⁵

§ 473 Dauer der Lagerung

(1) Der Einlagerer kann das Gut jederzeit herausverlangen. Ist der Lagervertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen, so kann er den Vertrag jedoch nur unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat kündigen, es sei denn, es liegt ein wichtiger Grund vor, der zur Kündigung des Vertrags ohne Einhaltung der Kündigungsfrist berechtigt.

(2) Der Lagerhalter kann die Rücknahme des Gutes nach Ablauf der vereinbarten Lagerzeit oder bei Einlagerung auf unbestimmte Zeit nach Kündigung des Vertrags unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat verlangen. Liegt ein wichtiger Grund vor, so kann der Lagerhalter auch vor Ablauf der Lagerzeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist die Rücknahme des Gutes verlangen.

(3) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so sind die Kündigung und das Rücknahmeverlangen an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.⁵¹⁶

*Fünftes Buch*⁵¹⁷

514 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

515 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat in Abs. 1 Satz 2 „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

516 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 4. September 1938 (RGBl. I S. 1149) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

*Erster Abschnitt*⁵¹⁸**§ 474 Aufwendungsersatz**

Der Lagerhalter hat Anspruch auf Ersatz seiner für das Gut gemachten Aufwendungen, soweit er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.⁵¹⁹

§ 475 Haftung für Verlust oder Beschädigung

Der Lagerhalter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte. Dies gilt auch dann, wenn der Lagerhalter gemäß § 472 Abs. 2 das Gut bei einem Dritten einlagert.⁵²⁰

§ 475a Verjährung

Auf die Verjährung von Ansprüchen aus einer Lagerung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, findet § 439 entsprechende Anwendung. Im Falle des gänzlichen Verlusts beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an dem der Lagerhalter dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins den Verlust anzeigt.⁵²¹

§ 475b Pfandrecht des Lagerhalters

(1) Der Lagerhalter hat für alle Forderungen aus dem Lagervertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Lagerung übergebenen Gut des Einlagerers oder eines Dritten, der der Lagerung zugestimmt hat. An dem Gut des Einlagerers hat der Lagerhalter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lager-, Fracht-, Seefracht- und Speditionsverträgen. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Forderung aus einer Versicherung sowie auf die Begleitpapiere.

(2) Ist ein Orderlagerschein durch Indossament übertragen worden, so besteht das Pfandrecht dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins gegenüber nur wegen der Vergütungen und Aufwen-

517 UMNUMMERIERUNG

01.01.1986.—Artikel 1 Nr. 9 lit. b des Gesetzes vom 19. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2355) hat das Vierte Buch in das Fünfte Buch umnummeriert.

AUFHEBUNG

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Buches aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Seehandel“.

518 AUFHEBUNG

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Abschnitts aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Allgemeine Vorschriften“.

519 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch die Verordnung vom 21. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1609) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

520 ERLÄUTERUNG ZU EINER VORHERIGEN VORSCHRIFT

Die Vorschrift ist durch die Verordnung vom 21. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1609) aufgehoben worden.

QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

521 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

dungen, die aus dem Lagerschein ersichtlich sind oder ihm bei Erwerb des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt waren.

(3) Das Pfandrecht besteht, solange der Lagerhalter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.⁵²²

§ 475c Lagerschein. Verordnungsermächtigung

(1) Über die Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes kann von dem Lagerhalter, nachdem er das Gut erhalten hat, ein Lagerschein ausgestellt werden, der die folgenden Angaben enthalten soll:

1. Ort und Tag der Ausstellung des Lagerscheins;
2. Name und Anschrift des Einlagerers;
3. Name und Anschrift des Lagerhalters;
4. Ort und Tag der Einlagerung;
5. die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgesehene, sonst ihr allgemein anerkannte Bezeichnung;
6. Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke;
7. Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
8. im Falle der Sammlagerung einen Vermerk hierüber.

(2) In den Lagerschein können weiter Angaben eingetragen werden, die der Lagerhalter für zweckmäßig hält.

(3) Der Lagerschein ist vom Lagerhalter zu unterzeichnen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(4) Dem Lagerschein gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Lagerschein, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Lagerschein). Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Lagerscheins sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Lagerschein zu regeln.⁵²³

§ 475d Wirkung des Lagerscheins. Legitimation

522 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 36 lit. a des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat in der Überschrift „des Lagerhalters“ am Ende eingefügt.

Artikel 1 Nr. 36 lit. b desselben Gesetzes hat Satz 1 in Abs. 1 durch die Sätze 1 und 2 ersetzt. Satz 1 lautete: „Der Lagerhalter hat wegen aller durch den Lagervertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lager-, Fracht- und Speditionsverträgen ein Pfandrecht an dem Gut.“

523 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 37 lit. a des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift neu gefasst. Die Überschrift lautete: „Lagerschein“.

Artikel 1 Nr. 37 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 4 eingefügt.

08.09.2015.—Artikel 190 Nr. 10 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) hat in Abs. 4 Satz 2 „und für Verbraucherschutz“ nach „Justiz“ eingefügt.

(1) Der Lagerschein begründet die Vermutung, dass das Gut und seine Verpackung in Bezug auf den äußerlich erkennbaren Zustand sowie auf Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke wie im Lagerschein beschrieben übernommen worden sind. Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt vom Lagerhalter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den Lagerschein eingetragen worden, so begründet dieser auch die Vermutung, dass Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt.

(2) Wird der Lagerschein an eine Person begeben, die darin als zum Empfang des Gutes berechtigt benannt ist, kann der Lagerhalter ihr gegenüber die Vermutung nach Absatz 1 nicht widerlegen, es sei denn, der Person war im Zeitpunkt der Begebung des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Lagerschein unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem der Lagerschein übertragen wird.

(3) Die im Lagerschein verbrieften lagervertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Lagerschein Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Lagerscheins wird vermutet, dass er der aus dem Lagerschein Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Lagerscheins ist, wer einen Lagerschein besitzt, der

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als denjenigen, der zum Empfang des Gutes berechtigt ist, benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.⁵²⁴

§ 475e Auslieferung gegen Rückgabe des Lagerscheins

(1) Der legitimierte Besitzer des Lagerscheins ist berechtigt, vom Lagerhalter die Auslieferung des Gutes zu verlangen.

(2) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist der Lagerhalter zur Auslieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Lagerscheins, auf dem die Auslieferung bescheinigt ist, verpflichtet. Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins ausliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Lagerscheins nicht der aus dem Lagerschein Berechtigte ist.

(3) Die Auslieferung eines Teils des Gutes erfolgt gegen Abschreibung auf dem Lagerschein. Der Abschreibungsvermerk ist vom Lagerhalter zu unterschreiben.

524 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 38 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 475d Wirkung des Lagerscheins

(1) Der Lagerschein ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins maßgebend.

(2) Der Lagerschein begründet insbesondere die widerlegliche Vermutung, daß das Gut und seine Verpackung in bezug auf den äußerlichen Zustand sowie auf Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke wie im Lagerschein beschrieben übernommen worden sind. Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt vom Lagerhalter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den Lagerschein eingetragen worden, so begründet dieser auch die widerlegliche Vermutung, daß Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt. Ist der Lagerschein einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist die Vermutung nach den Sätzen 1 und 2 unwiderleglich.

(3) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem Einlagerer bleiben die Bestimmungen des Lagervertrages maßgebend.“

(4) Der Lagerhalter haftet dem aus dem Lagerschein Berechtigten für den Schaden, der daraus entsteht, daß er das Gut ausgeliefert hat, ohne sich den Lagerschein zurückgeben zu lassen oder ohne einen Abschreibungsvermerk einzutragen.⁵²⁵

§ 475f Einwendungen

Dem aus dem Lagerschein Berechtigten kann der Lagerhalter nur solche Einwendungen entgegenzusetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Lagerschein betreffen oder sich aus dem Inhalt des Lagerscheins ergeben oder dem Lagerhalter unmittelbar gegenüber dem aus dem Lagerschein Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Lagerschein lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Lagerscheins.⁵²⁶

§ 475g Traditionswirkung des Lagerscheins

Die Begebung des Lagerscheins an denjenigen, der darin als der zum Empfang des Gutes Berechtigte benannt ist, hat, sofern der Lagerhalter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Lagerscheins an Dritte.⁵²⁷

§ 475h Abweichende Vereinbarungen

Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so kann nicht zu dessen Nachteil von den §§ 475a und 475e Absatz 4 abgewichen werden.⁵²⁸

525 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 39 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat Abs. 1 bis 3 in Abs. 2 bis 4 unnummeriert und Abs. 1 eingefügt.

Artikel 1 Nr. 39 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 2 Satz 2 und 3 eingefügt.

Artikel 1 Nr. 39 lit. d desselben Gesetzes hat in Abs. 4 „rechtmäßigen Besitzer des Lagerscheins“ durch „aus dem Lagerschein Berechtigten“ ersetzt.

526 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 40 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 475f Legitimation durch Lagerschein

Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an den das Gut nach dem Lagerschein ausgeliefert werden soll oder auf den der Lagerschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist. Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen.“

527 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 40 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 475g Traditionsfunktion des Orderlagerscheins

Ist von dem Lagerhalter ein Lagerschein ausgestellt, der durch Indossament übertragen werden kann, so hat, wenn das Gut vom Lagerhalter übernommen ist, die Übergabe des Lagerscheins an denjenigen, den der Lagerschein zum Empfang des Gutes legitimiert, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes.“

528 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Vorschrift eingefügt.

**Fünftes Buch
Seehandel⁵²⁹**

**Erster Abschnitt
Personen der Schifffahrt⁵³⁰**

§ 476 Reeder

Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.⁵³¹

§ 477 Ausrüster

(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

(3) Wird der Eigentümer eines Schiffes von einem Dritten als Reeder in Anspruch genommen, so kann er sich dem Dritten gegenüber nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten unverzüglich nach Geltendmachung des Anspruchs den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.⁵³²

§ 478 Schiffsbesatzung

Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft sowie allen sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt sind oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und die den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind.⁵³³

ÄNDERUNGEN

30.06.2000.—Artikel 8 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 897) hat „(§ 414 Abs. 4)“ nach „Verbraucher“ gestrichen.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 41 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat „Abs. 3“ durch „Absatz 4“ ersetzt.

529 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Buches eingefügt.

530 QUELLE

01.07.1998.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts neu gefasst. Die Überschrift lautete: „Allgemeine Vorschriften“.

531 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 476

Wird ein Schiff oder eine Schiffspart veräußert, während sich das Schiff auf der Reise befindet, so ist im Verhältnis zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, daß dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre oder der Verlust der laufenden Reise zur Last falle.“

532 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 477

Durch die Veräußerung eines Schiffes oder einer Schiffspart wird in den persönlichen Verpflichtungen des Veräußerers gegen Dritte nichts geändert.“

533 ÄNDERUNGEN

§ 479 Rechte des Kapitäns. Tagebuch

(1) Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Diese Befugnis erstreckt sich auch auf den Abschluss von Frachtverträgen und die Ausstellung von Konnossementen. Eine Beschränkung dieser Befugnis braucht ein Dritter nur dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er sie kannte oder kennen musste.

(2) Ist auf dem Schiff ein Tagebuch zu führen, so hat der Kapitän alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Die Unfälle sind unter Angabe der Mittel zu beschreiben, die zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendet wurden. Die durch den Unfall Betroffenen können eine Abschrift der Eintragungen zum Unfall sowie eine Beglaubigung dieser Abschrift verlangen.⁵³⁴

§ 480 Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.⁵³⁵

Zweiter Abschnitt

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 478

(1) Zubehör eines Schiffes sind auch die Schiffsboote.

(2) Im Zweifel werden Gegenstände, die in das Schiffsinventar eingetragen sind, als Zubehör des Schiffes angesehen.“

534 ÄNDERUNGEN

01.01.1986.—Artikel 1 Nr. 10 des Gesetzes vom 19. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2355) hat in Satz 1 „vierten“ durch „Fünften“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 479

Im Sinne dieses Fünften Buches gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff:

1. als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist oder an dem Ort, wo sich das Schiff befindet, nicht bewerkstelligt, das Schiff auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;
2. als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden als drei Vierteile seines früheren Wertes.

Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Wert derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritt der Reise gehabt hat, in den übrigen Fällen derjenige, welchen das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde.“

535 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 480

(1) Als Heimathafen des Schiffes gilt der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiff betrieben wird.

(2) Die Vorschriften dieses Gesetzbuchs, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimathafen beziehen, können durch die Landesgesetze auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimathafens ausgedehnt werden.“

Beförderungsverträge⁵³⁶

**Erster Unterabschnitt
Seefrachtverträge⁵³⁷**

**Erster Titel
Stückgutfrachtvertrag⁵³⁸**

**Erster Untertitel
Allgemeine Vorschriften⁵³⁹**

§ 481 Hauptpflichten. Anwendungsbereich

(1) Durch den Stückgutfrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern.

(2) Der Befrachter wird verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Stückgutfrachtvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁵⁴⁰

§ 482 Allgemeine Angaben zum Gut

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen. Insbesondere hat der Befrachter in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und die Art des Gutes zu machen.

(2) Übergibt ein vom Befrachter benannter Dritter dem Verfrachter das Gut zur Beförderung, so kann der Verfrachter auch von diesem die in Absatz 1 Satz 2 genannten Angaben verlangen.⁵⁴¹

536 QUELLE
25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

537 QUELLE
25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

538 QUELLE
25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Titels eingefügt.

539 QUELLE
25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Untertitels eingefügt.

540 ÄNDERUNGEN
06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 481

Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Kapitän, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.“

541 ÄNDERUNGEN
06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

§ 483 Gefährliches Gut

(1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so haben der Befrachter und der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

(2) Der Verfrachter kann, sofern ihm, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist, gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden. War dem Verfrachter, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt oder war sie ihm jedenfalls mitgeteilt worden, so kann der Verfrachter nur dann die Maßnahmen nach Satz 1 ergreifen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden, wenn das gefährliche Gut Schiff oder Ladung gefährdet und die Gefahr nicht durch ein Verschulden des Verfrachters herbeigeführt worden ist.

(3) Der Verfrachter kann vom Befrachter und dem in § 482 Absatz 2 genannten Dritten, sofern dieser bei der Abladung unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat, wegen der nach Absatz 2 Satz 1 ergriffenen Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.⁵⁴²

*Zweiter Abschnitt*⁵⁴³**§ 484 Verpackung. Kennzeichnung**

Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen. Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel zur Beförderung übergeben werden, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, hat der Befrachter das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu sichern. Der Befrachter hat das Gut ferner, soweit dessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.⁵⁴⁴

„(1) Die Zwangsversteigerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung darf nicht angeordnet werden, wenn das Schiff zum Abgehen fertig (segelfertig) ist. Auch darf ein segelfertiges Schiff nicht mit Arrest belegt werden.“

(2) Diese Vorschriften finden keine Anwendung, wenn die Schuld, wegen deren die Zwangsversteigerung oder der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 482

Die Anordnung der Zwangsversteigerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung sowie die Vollziehung des Arrestes in das Schiff ist nicht zulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“

542 ÄNDERUNGEN

01.01.1986.—Artikel 1 Nr. 11 des Gesetzes vom 19. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2355) hat „vierten“ durch „Fünften“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 483

Wenn in diesem Fünften Buche die europäischen Häfen den außereuropäischen Häfen entgegengesetzt werden, so sind unter den ersteren sämtliche Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres als mitbegriffen anzusehen.“

543 AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Reeder und Reederei“.

544 ÄNDERUNGEN

§ 485 See- und Ladungstüchtigkeit

Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume sowie alle anderen Teile des Schiffs, in oder auf denen Güter verladen werden, in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).⁵⁴⁵

§ 486 Abladen. Verlöschen. Umladen. Löschen

(1) Der Befrachter hat die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung (Abladung) innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit zu bewirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekanntnis zu erteilen. Das Empfangsbekanntnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.

(2) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut in das Schiff zu laden und dort zu stauen und zu sichern (verladen) sowie das Gut zu löschen.

(3) Befindet sich das Gut in einem Container, ist der Verfrachter befugt, den Container umzuladen.

(4) Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen. Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers (§ 513 Absatz 2) erforderlich. Das Gut darf jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen werden, wenn es sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist.⁵⁴⁶

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 484

Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes.“

545 ÄNDERUNGEN

18.11.1954.—§ 59 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes vom 13. Oktober 1954 (BGBl. II S. 1035) hat Satz 1 neu gefasst.

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat in Satz 1 „Seelotse“ durch „Lotse“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 485

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Er haftet den Ladungsbeteiligten jedoch nur soweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat.“

546 ÄNDERUNGEN

18.11.1954.—§ 59 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 13. Oktober 1954 (BGBl. II S. 1035) hat in Abs. 1 Nr. 3 „oder eines an Bord tätigen Seelotsen“ nach „Schiffsbesatzung“ eingefügt.

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:

1. wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat;
2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichter-

füllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;

3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines an Bord tätigen Seelotsen gegründet wird.

(2) Diese Vorschrift findet in den Fällen der Nummern 1 und 2 keine Anwendung, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.“

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Reeder kann seine Haftung für vertragliche und außervertragliche Ansprüche Dritter auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung eines Menschen (Personenschaden) oder auf Ersatz des Schadens aus dem Verlust oder der Beschädigung einer Sache oder des sonstigen Vermögensschadens (Sachschaden) beschränken, sofern diese Ansprüche aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind.

(2) Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die von einer Person verursacht worden sind, die sich nicht an Bord des Schiffes befunden hat, es sei denn, daß

1. es sich um Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von zum Zwecke der Beförderung an Bord des Schiffes befindlichen Menschen oder wegen des Verlustes oder der Beschädigung von an Bord des Schiffes befindlichen Sachen handelt oder
2. das den Schaden verursachende Verhalten im Zusammenhang mit der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, dem Einladen, Befördern oder Ausladen von Gütern oder dem Einschiffen, Befördern oder Ausschiffen von Reisenden steht.

(3) Absatz 1 ist ferner nicht anzuwenden

1. auf Ansprüche der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen sowie auf Ansprüche Dritter wegen der Tötung oder Verletzung von zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen, es sei denn, daß das Heuverhältnis ausländischem Recht unterliegt und nach diesem Recht die Haftung beschränkt werden kann;
2. auf Ansprüche aus Bergung oder Hilfsleistung sowie auf Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
3. auf Ansprüche wegen nuklearer Schäden.

(4) Der Reeder kann seine Haftung nicht beschränken, wenn er die Erfüllung des Anspruchs besonders gewährleistet hat. Das gleiche gilt, wenn den Reeder selbst oder seinen gesetzlichen Vertreter oder, falls der Reeder eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft ist, ein Mitglied des zur Vertretung berechtigten Organs oder einen zur Vertretung berechtigten Gesellschafter an der Entstehung des Schadens ein Verschulden trifft. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn den Korrespondentreeder an der Entstehung des Schadens ein Verschulden trifft.

(5) Ist der Reeder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft nach den Absätzen 1 bis 4 ihre Haftung beschränken kann.“

30.05.1996.—§ 9 Nr. 1 lit. a des Gesetzes vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770) hat Abs. 2 neu gefasst. Abs. 2 lautete:

„(2) Die Haftung auf Grund des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301; Ölhaftungsübereinkommen) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.“

§ 9 Nr. 1 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 jeweils „Ölhaftungsübereinkommens“ durch „Haftungsübereinkommens von 1984“ ersetzt.

13.05.2004.—Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 938) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786; Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 486

§ 487 Begleitpapiere

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter alle Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung erforderlich sind.

(2) Der Verfrachter ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, der Schaden hätte durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden können. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Eine Bestimmung im Konnossement, durch die die Haftung weiter verringert wird, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.⁵⁴⁷

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden.

(2) Die Haftung auf Grund des Haftungsübereinkommens von 1984 (BGBl. 1988 II S. 824) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Haftungsübereinkommens von 1984 gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Haftungsübereinkommens von 1984 geltend gemacht, für die das Ölhaftungsübereinkommen nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;
2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1984 gelten die §§ 487 bis 487e.“

547 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Der Reeder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.“

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Außer dem Reeder können auch die folgenden Personen ihre Haftung für vertragliche und außervertragliche Ansprüche Dritter auf Ersatz von Personen- und Sachschäden beschränken, die im Zusammenhang mit der Verwendung des Schiffes entstanden sind:

1. der Charterer;
2. die Personen der Schiffsbesatzung und die sonstigen Bediensteten des Schiffseigentümers, Reeders oder Charterers.

Satz 1 gilt in den Fällen der Nummer 2 nur für Ansprüche wegen Schäden, die der Schuldner in Ausübung seines Dienstes verursacht hat.

§ 487a⁵⁴⁸

(2) § 486 Abs. 2 bis 5 gilt entsprechend. Die Beschränkung der Haftung einer der in Absatz 1 Nr. 2 genannten Personen wird jedoch durch ihr Verschulden nicht ausgeschlossen, es sei denn, daß sie zugleich Reeder oder Charterer ist und den Schaden in dieser Eigenschaft verursacht hat, oder daß sie den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hat.

(3) Ferner kann ein an Bord tätiger Seelotse seine Haftung für die in Absatz 1 Satz 1 bezeichneten Ansprüche beschränken, soweit für diese Ansprüche auch der Reeder oder eine der in Absatz 1 Satz 1 genannten Personen als Gesamtschuldner haftet und die Haftung nach § 486 oder nach Absatz 1 und 2 beschränken kann. § 486 Abs. 2 und 3, Abs. 4 Satz 1 gilt entsprechend; die Beschränkung der Haftung wird durch ein Verschulden des Seelotsen nicht ausgeschlossen, es sei denn, daß er den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hat.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 487

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 486 Abs. 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für

1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder
2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes

mit der Maßgabe anzuwenden, daß für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Abs. 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.“

548 QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

14.06.1980.—Artikel 7 des Gesetzes vom 9. Juni 1980 (BGBl. II S. 721) hat Abs. 3 neu gefasst. Abs. 3 lautete:

„(3) Für jede Raumtonne ist das Dreitausendeinhundertfache des Wertes von fünfundsechzig und einem halben Milligramm Gold von neunhundert Tausendstel Feingehalt anzusetzen. Sind aus dem Ereignis nur Ansprüche wegen Sachschäden entstanden oder können außerdem entstandene Ansprüche wegen Personenschäden nicht mehr geltend gemacht werden, so ist für jede Raumtonne nur das Tausendfache des in Satz 1 genannten Wertes anzusetzen. Bei der Berechnung der Haftungssumme ist von dem Wert auszugehen, der im Zeitpunkt der Eröffnung des Verteilungsverfahrens der Parität der Deutschen Mark zum Geld zugrunde liegt.“

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Haftungsbeschränkung wird durch ein gerichtliches Verfahren (Verteilungsverfahren) nach den Vorschriften der Seerechtlichen Verteilungsordnung vom 21. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 953) bewirkt. Durch die Eröffnung des Verteilungsverfahrens beschränkt sich die Haftung des Reeders und der in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 genannten Personen für alle aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche, für die sie nach §§ 486, 487 ihre Haftung beschränken können, auf den in dem Verfahren eingezahlten Geldbetrag (Haftungssumme), aus dem die Gläubiger nach Maßgabe der Vorschriften über das Verteilungsverfahren befriedigt werden.

(2) Der Betrag der Haftungssumme bestimmt sich nach dem Raumgehalt des Schiffes. Als Raumgehalt des Schiffes ist der Nettoraumgehalt anzusehen, bei Schiffen mit mechanischem Antrieb vermehrt um den Raumgehalt, der zur Ermittlung des Nettoraumgehalts vom Bruttoraumgehalt als Maschinen-

§ 487b⁵⁴⁹§ 487c⁵⁵⁰

raum abgesetzt worden ist. Ergibt sich ein Raumgehalt von weniger als dreihundert Tonnen, so ist ein Raumgehalt von dreihundert Tonnen anzusetzen.

(3) Für jede Raumtonne sind 206 $\frac{2}{3}$ Rechnungseinheiten anzusetzen. Sind aus dem Ereignis nur Ansprüche wegen Sachschäden entstanden oder können außerdem entstandene Ansprüche wegen Personenschäden nicht mehr geltend gemacht werden, so sind für jede Raumtonne nur 66 $\frac{2}{3}$ Rechnungseinheiten anzusetzen. Die in den Sätzen 1 und 2 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Bei der Berechnung der Haftungssumme ist von dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht im Zeitpunkt der Eröffnung des Verteilungsverfahrens auszugehen. Der Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an diesem Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

(4) Der Eröffnung des Verteilungsverfahrens nach der Seerechtlichen Verteilungsordnung steht die Errichtung eines Haftungsfonds in einem Vertragsstaat des Internationalen Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (Bundesgesetzbl. 1972 II S. 653) gleich, sofern der Fonds entsprechend den Vorschriften dieses Übereinkommens errichtet ist und dem Gläubiger tatsächlich zur Verfügung steht.“

13.05.2004.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 938) hat „500 Tonnen“ durch „2 000 Tonnen“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„§ 487a

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.“

549 QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Ist aus dem Ereignis, aus dem ein Anspruch gegen den Reeder oder eine der in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 genannten Personen entstanden ist, zugleich ein Gegenanspruch des Schuldners gegen den Gläubiger entstanden, so sind die Vorschriften der §§ 486 bis 487a über die Beschränkung der Haftung nur auf den Betrag des gegen den Reeder oder eine der in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 genannten Personen gerichteten Anspruchs anzuwenden, der nach Abzug des Gegenanspruchs verbleibt.“

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 487b

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.“

550 QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

§ 487d⁵⁵¹

„Für Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung kann die Haftung nicht beschränkt werden.“

08.10.1988.—§ 9 Nr. 2 des Gesetzes vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770) hat Abs. 4 eingefügt.

13.05.2004.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 27. Juni 2000 (BGBl. I S. 938) hat in Abs. 1 und 3 Satz 2 jeweils „1 000 Tonnen“ durch „2 000 Tonnen“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 487c

(1) Die in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung der Vorschriften des § 486 Abs. 1, 3 und 4 sowie der §§ 487 bis 487b, 487e mit der Maßgabe beschränken, daß für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.“

551 QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Wird die Haftung eines Schuldners für einen Anspruch durch die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens beschränkt, in dem ein anderer die Haftungssumme eingezahlt hat, so ist bei einer Ausgleichung zwischen dem anderen und dem Schuldner nur der Betrag zugrunde zu legen, den der Gläubiger des Anspruchs im Verteilungsverfahren erhält.“

30.05.1996.—§ 9 Nr. 3 des Gesetzes vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließliche Handlung oder Unterlassung oder das schädigende Ereignis auf ein die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens (§ 486 Abs. 2) ausschließendes persönliches Verschulden eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder das schädigende Ereignis auf ein die Beschränkung

§ 487e⁵⁵²

§ 488 Haftung des Befrachters und Dritter

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes,
3. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 487 Absatz 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

Der Befrachter ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens ausschließendes persönliches Verschulden des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.“

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 487d

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

- a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder
- b) die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1984 (§ 486 Abs. 2) ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder die Verschmutzungsschäden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Haftungsübereinkommens von 1984 ausschließende Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen sind.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.“

552 QUELLE

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

30.05.1996.—§ 9 Nr. 4 des Gesetzes vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770) hat in Abs. 1 „Ölhaftungsübereinkommens“ durch „Haftungsübereinkommens von 1984“ ersetzt.

01.09.1998.—Artikel 11 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2489) hat in Abs. 1 „Seerechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130)“ durch die Worte „Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 487e

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) oder im Sinne des Artikels V Abs. 3 des Haftungsübereinkommens von 1984 (§ 486 Abs. 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozeßordnung bleibt unberührt.“

(2) Macht der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte unrichtige oder unvollständige Angaben bei der Abladung oder unterlässt er es, den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu unterrichten, so kann der Verfrachter auch von diesem Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Dritte die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 513 Absatz 2), auch wenn sie kein Verschulden trifft, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkmale des Gutes oder

2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes.

Jeder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.

(4) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrachters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung des Befrachters und des Abladers nach Absatz 3 zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(5) Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.⁵⁵³

§ 489 Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Stückgutfrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter Folgendes verlangen:

1. die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was der Verfrachter infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, oder

2. ein Drittel der vereinbarten Fracht (Fautfracht).

Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so entfällt der Anspruch auf Fautfracht nach Satz 1 Nummer 2; in diesem Falle entfällt auch der Anspruch nach Satz 1 Nummer 1, soweit die Beförderung für den Befrachter nicht von Interesse ist.

(3) Wurde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so kann der Verfrachter auf Kosten des Befrachters Maßnahmen entsprechend § 492 Absatz 3 Satz 2 bis 4 ergreifen. Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so sind abweichend von Satz 1 die Kosten vom Verfrachter zu tragen.⁵⁵⁴

553 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Der Reeder als solcher kann wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet, vor dem Gerichte des Heimathafens (§ 480) belangt werden.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 488

Der Reeder als solcher kann vor dem Gericht des Heimathafens (§ 480) verklagt werden. § 738 bleibt unberührt.“

554 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 489

§ 490 Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung

(1) Bewirkt der Befrachter die Abladung des Gutes nicht oder nicht vollständig innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut abgeladen werden soll.

(2) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nicht abgeladen oder ist offensichtlich, dass die Abladung innerhalb dieser Frist nicht bewirkt werden wird, so kann der Verfrachter den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise abgeladen, so kann der Verfrachter den bereits verladenen Teil des Gutes befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Von der vollen Fracht ist jedoch die Fracht für die Beförderung desjenigen Gutes abzuziehen, welches der Verfrachter mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen.

(4) Der Verfrachter kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Befrachter oder der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte die Abladung ernsthaft und endgültig verweigert. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.

(5) Dem Verfrachter stehen die Rechte nicht zu, soweit das Gut aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit abgeladen wird.⁵⁵⁵

§ 491 Nachträgliche Weisungen

(1) Soweit § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder einem anderen Empfänger abliefern. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(1) Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Reederei.

(2) Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Vorschriften über die Reederei nicht berührt.“

555 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 490

Das Rechtsverhältnis der Mitreeder untereinander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrag. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, finden die nachstehenden Vorschriften Anwendung.“

(3) Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.

(4) Beabsichtigt der Verfrachter, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(5) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.⁵⁵⁶

§ 492 Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 491 die Weisung erteilt hat, das Gut einem Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 491 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

556 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 491

(1) Für die Angelegenheiten der Reederei sind die Beschlüsse der Mitreeder maßgebend. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Größe der Anteile der Mitreeder (Schiffsparten) berechnet; die Stimmenmehrheit für einen Beschluß ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, die für den Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte der Gesamtheit der Anteile, nach der Größe berechnet, zusteht.

(2) Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich zu Beschlüssen, die eine Abänderung des Reedereivertrags bezwecken oder die den Bestimmungen des Reedereivertrags entgegen oder dem Zweck der Reederei fremd sind.“

(4) Der Verfrachter hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.⁵⁵⁷

§ 493 Zahlung, Frachtberechnung

(1) Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen. Der Verfrachter hat über die Fracht hinaus einen Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen, soweit diese für das Gut gemacht wurden und er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Verfrachter die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Befrachter von Interesse ist.

(3) Abweichend von Absatz 2 behält der Verfrachter den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Befrachter im Verzug der Annahme ist. Der Verfrachter muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

(4) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft am Löschplatz eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind, so gebührt dem Verfrachter neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

(5) Ist die Fracht nach Zahl, Gewicht oder anders angegebener Menge des Gutes vereinbart, so wird für die Berechnung der Fracht vermutet, dass Angaben hierzu im Seefrachtbrief oder Konnossement zutreffen; dies gilt auch dann, wenn zu diesen Angaben ein Vorbehalt eingetragen ist, der damit begründet ist, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.⁵⁵⁸

557 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 492

(1) Durch Beschluß der Mehrheit kann für den Reedereibetrieb ein Korrespondentreeeder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Korrespondentreeders, der nicht zu den Mitreedern gehört, ist ein einstimmiger Beschluß erforderlich.

(2) Die Bestellung des Korrespondentreeders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet des Anspruchs auf die vertragsmäßige Vergütung.“

558 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 3 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 493

(1) Im Verhältnis zu Dritten ist der Korrespondentreeeder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.

(2) Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, die Erhaltung und die Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geld.

(3) Der Korrespondentreeeder ist in demselben Umfang befugt, die Reederei vor Gericht zu vertreten.

(4) Er ist befugt, den Kapitän anzustellen und zu entlassen; der Kapitän hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder zu halten.

(5) Im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden sowie für das

§ 494 Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der Empfänger berechtigt, vom Verfrachter zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verloren gegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag im eigenen Namen gegen den Verfrachter geltend machen; der Befrachter bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob der Empfänger oder der Befrachter im eigenen oder fremden Interesse handelt.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Beförderungsdokument hervorgeht. Ist ein Beförderungsdokument nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Beförderungsdokument nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner eine Vergütung nach § 493 Absatz 4 zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Befrachter bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.⁵⁵⁹

§ 495 Pfandrecht des Verfrachters

(1) Der Verfrachter hat für alle Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Befrachters, des Abladers oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Befrachters hat der Verfrachter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Seefracht-, Fracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange der Verfrachter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

(3) Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Verfrachter es innerhalb von zehn Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

(4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 491 oder § 520 verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist die-

Schiff oder für Schiffsparten Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentreeder nicht befugt, es sei denn, daß ihm eine Vollmacht hierzu besonders erteilt ist.“

559 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Abs. 2 aufgehoben. Abs. 2 lautete:

„(2) Ist die Reederei durch ein von dem Korrespondentreeder abgeschlossenes Geschäft verpflichtet, so haften die Mitreeder in gleichem Umfange (§ 486), als wenn das Geschäft von ihnen selbst geschlossen wäre.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 494

(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentreeder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse schließt, wird die Reederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird.

(2) (weggefallen)“

ser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so sind die Androhung und die Benachrichtigungen an den Befrachter zu richten.⁵⁶⁰

§ 496 Nachfolgender Verfrachter

(1) Hat im Falle der Beförderung durch mehrere Verfrachter der letzte bei der Ablieferung die Forderungen vorhergehender Verfrachter einzuziehen, so hat er die Rechte der vorhergehenden Verfrachter, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht jedes vorhergehenden Verfrachters bleibt so lange bestehen wie das Pfandrecht des letzten Verfrachters.

(2) Wird ein vorhergehender Verfrachter von einem nachfolgenden befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Forderungen und Rechte eines Spediteurs, der an der Beförderung mitgewirkt hat.⁵⁶¹

§ 497 Rang mehrerer Pfandrechte

Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 440, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so bestimmt sich der Rang dieser Pfandrechte untereinander nach § 442.⁵⁶²

Zweiter Untertitel

Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes⁵⁶³

§ 498 Haftungsgrund

(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

560 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 495

Eine Beschränkung der in § 493 bezeichneten Befugnisse des Korrespondentreeders kann die Reederei einem Dritten nur entgegensetzen, wenn die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war.“

561 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 2 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 496

(1) Der Reederei gegenüber ist der Korrespondentreeeder verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche von ihr für den Umfang seiner Befugnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach den gefaßten Beschlüssen zu richten und die Beschlüsse zur Ausführung zu bringen.

(2) Im übrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Reederei gegenüber nach den Vorschriften des § 493 mit der Maßgabe zu beurteilen, daß er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu außergewöhnlichen Reparaturen sowie zur Anstellung oder zur Entlassung des Kapitäns vorher die Beschlüsse der Reederei einzuholen hat.“

562 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 497

Der Korrespondentreeeder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Reederei die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders anzuwenden.“

563 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Untertitels eingefügt.

(2) Der Verfrachter ist von seiner Haftung nach Absatz 1 befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können. Wurde das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert und ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf dem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, so ist der Verfrachter jedoch nur dann nach Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er auch beweist, dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.⁵⁶⁴

§ 499 Besondere Schadensursachen

(1) Der Verfrachter haftet nicht, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer,
2. kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie Quarantänebeschränkungen,
3. gerichtlicher Beschlagnahme,
4. Streik, Aussperrung oder sonstiger Arbeitsbehinderung,
5. Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader,
6. der natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,
7. der Beförderung lebender Tiere,
8. Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern,
9. Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern.

Satz 1 gilt nicht, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte abgewendet werden können.

(2) Ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem der in Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Umstände beruht, so wird vermutet, dass der Schaden auf diesem Umstand beruht. Satz 1 gilt nicht, wenn das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde.

(3) Ist der Verfrachter nach dem Stückgutfrachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

564 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 498

Der Korrespondentreeeder hat über seine die Reederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitreeeder auf dessen Verlangen Kenntnis von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Reederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung, beziehen; er hat ihm jederzeit die Einsicht der die Reederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere zu gestatten.“

(4) Der Verfrachter kann sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.⁵⁶⁵

§ 500 Unerlaubte Verladung auf Deck

Hat der Verfrachter ohne die nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde. Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.⁵⁶⁶

§ 501 Haftung für andere

Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Gleiches gilt für das Verschulden anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.⁵⁶⁷

565 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 499

Der Korrespondentreeeder ist verpflichtet, jederzeit auf Beschluß der Reederei dieser Rechnung zu legen. Die Genehmigung der Rechnung sowie die Billigung der Verwaltung des Korrespondentreeders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen.“

566 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 500

(1) Jeder Mitreeder hat nach dem Verhältnis seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Reederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes, beizutragen.

(2) Ist ein Mitreeder mit der Leistung seines Beitrags im Verzug und wird das Geld von Mitreedern für ihn vorgeschossen, so ist er diesen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkt der Vorschüsse an verpflichtet. Durch den Vorschuß wird ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitreeder begründet. Im Falle der Versicherung dieses Interesses hat der säumige Mitreeder die Kosten der Versicherung zu ersetzen.“

567 ÄNDERUNGEN

01.01.1970.—§ 56 Abs. 1 des Gesetzes vom 28. August 1969 (BGBl. I S. 1513) hat in Abs. 2 „gerichtlich oder“ vor „notariell“ gestrichen.

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Wenn eine neue Reise oder wenn nach der Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, dem die Reederei nur mit Schiff und Fracht haftet, so kann jeder Mitreeder, welcher dem Beschlusse nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, daß er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgibt.“

01.09.1987.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat in Abs. 1 „könnte“ durch „kann“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 501

(1) Wenn eine neue Reise oder wenn nach der Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die volle Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, für dessen Anspruch die Reederei ihre Haftung beschränkt hat oder beschränken kann, so kann jeder Mitreeder, welcher dem Beschluß nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, daß er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgibt.

(2) Der Mitreeder, welcher von dieser Befugnis Gebrauch machen will, muß dies den Mitreedern oder dem Korrespondentreeeder binnen drei Tagen nach dem Tag des Beschlusses oder, wenn er bei der

§ 502 Wertersatz

(1) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Wert zu ersetzen, den das verlorene Gut bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort gehabt hätte.

(2) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für die Beschädigung des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Unterschied zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung und dem Wert zu ersetzen, den das unbeschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt hätte. Es wird vermutet, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen.

(3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis einschließlich darin enthaltener Beförderungskosten der Marktpreis ist.

(4) Von dem nach den vorstehenden Absätzen zu ersetzenden Wert ist der Betrag abzuziehen, der infolge des Verlusts oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie im Falle des Verlusts an Fracht erspart ist.⁵⁶⁸

§ 503 Schadensfeststellungskosten

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Verfrachter über den nach § 502 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.⁵⁶⁹

§ 504 Haftungshöchstbetrag bei Güterschäden

(1) Die nach den §§ 502 und 503 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem,

Beschlußfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, binnen drei Tagen nach der Mitteilung des Beschlusses notariell kundgeben.

(3) Die aufgegebenene Schiffspart fällt den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten zu.“

568 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 502

(1) Die Verteilung des Gewinns und Verlustes geschieht nach der Größe der Schiffsparten.

(2) Die Berechnung des Gewinns und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinns erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimathafen zurückgekehrt ist oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendet hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist.

(3) Außerdem muß auch vor dem erwähnten Zeitpunkt das eingehende Geld, soweit es nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder an die Reederei erforderlich ist, unter die einzelnen Mitreeder nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten vorläufig verteilt und ausgezahlt werden.“

569 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 503

(1) Jeder Mitreeder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder ganz oder teilweise veräußern. Die Veräußerung bedarf der Eintragung in das Schiffsregister.

(2) Die Veräußerung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen.

(3) Für die Belastung einer Schiffspart gelten die Vorschriften über die Belastung von Rechten.“

welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.

(2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Ladung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung der Begrenzung nach Absatz 1

1. die gesamte Ladung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Ladung entwertet ist, oder
2. der entwertete Teil der Ladung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Ladung entwertet ist.⁵⁷⁰

§ 505 Rechnungseinheit

Die in diesem Untertitel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.⁵⁷¹

§ 506 Außervertragliche Ansprüche

(1) Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes.

570 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 504

(1) Der Mitreeder, welcher seine Schiffspart veräußert hat, wird, solange die Veräußerung von ihm und dem Erwerber den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder nicht angezeigt worden ist, im Verhältnis zu den Mitreedern noch als Mitreeder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitreeder den übrigen Mitreedern verhaftet.

(2) Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältnis zu den übrigen Mitreedern schon seit dem Zeitpunkt der Erwerbung als Mitreeder verpflichtet.

(3) Er muß die Bestimmungen des Reedereivertrags, die gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleichwie der Veräußerer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitreeder können außerdem alle gegen den Veräußerer als Mitreeder begründeten Verbindlichkeiten in bezug auf die veräußerte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechtes des Erwerbers auf Gewährleistung gegen den Veräußerer.“

571 ÄNDERUNGEN

01.01.1999.—Artikel 40 Nr. 19 des Gesetzes vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911) hat in Abs. 2 „der Konkurs“ durch „das Insolvenzverfahren“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 505

(1) Eine Änderung in den Personen der Mitreeder ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Reederei.

(2) Stirbt ein Mitreeder oder wird das Insolvenzverfahren über das Vermögen eines Mitreeders eröffnet, so hat dies die Auflösung der Reederei nicht zur Folge.

(3) Eine Aufkündigung von seiten eines Mitreeders oder eine Ausschließung eines Mitreeders findet nicht statt.“

(2) Der Verfrachter kann auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn

1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften dieses Untertitels zu Lasten des Befrachters abweicht,
2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Verfrachter die fehlende Befugnis des Befrachters, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder
3. das Gut dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, vor Übernahme zur Beförderung abhanden gekommen ist.

Satz 2 Nummer 1 gilt jedoch nicht für eine nach § 512 Absatz 2 Nummer 1 zulässige Vereinbarung über die Haftung des Verfrachters für einen Schaden, der durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist.⁵⁷²

§ 506a⁵⁷³

§ 507 Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, oder
2. der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.⁵⁷⁴

572 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 506

(1) Die Auflösung der Reederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschluß, das Schiff zu veräußern, steht dem Beschluß der Auflösung gleich.

(2) Ist die Auflösung der Reederei oder die Veräußerung des Schiffes beschlossen, so muß das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und sich in dem Heimathafen oder in einem inländischen Hafen befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert (§ 479), so kann der Verkauf, auch wenn das Schiff verfrachtet ist, und selbst im Ausland erfolgen. Soll von diesen Vorschriften abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitreeder erforderlich.“

573 QUELLE

01.01.1999.—Artikel 40 Nr. 20 des Gesetzes vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911) hat die Vorschrift eingefügt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„§ 506a

Die Reederei wird durch die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über ihr Vermögen aufgelöst. Wird das Insolvenzverfahren auf Antrag des Schuldners eingestellt oder nach der Bestätigung eines Insolvenzplans, der den Fortbestand der Reederei vorsieht, aufgehoben, so können die Mitreeder die Fortsetzung der Reederei beschließen.“

574 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 8 lit. a des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

§ 508 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes gegen einen der Leute des Verfrachters geltend gemacht, so kann sich auch jener auf die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen. Gleiches gilt, wenn die Ansprüche gegen ein Mitglied der Schiffsbesatzung geltend gemacht werden.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes sowohl der Verfrachter als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.⁵⁷⁵

§ 509 Ausführender Verfrachter

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Dritte (ausführender Verfrachter) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Verfrachter.

(2) Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Verfrachter seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(3) Der ausführende Verfrachter kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen.

(4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.

(5) Wird einer der Leute des ausführenden Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen, so ist § 508 entsprechend anzuwenden.⁵⁷⁶

„(1) Die Mitreeder als solche haften Dritten, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach dem Verhältnisse der Größe ihrer Schiffsparten.“

Artikel 1 Nr. 8 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 2 „etwa begründeten persönlichen“ durch „begründeten“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 507

(1) Die Mitreeder haften für die Verbindlichkeiten der Reederei persönlich, jedoch nur nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten.

(2) Ist eine Schiffspart veräußert, so haften für die in der Zeit zwischen der Veräußerung und der in § 504 erwähnten Anzeige begründeten Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräußerer als der Erwerber.“

575 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 508

(1) Die Mitreeder als solche können wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitreeder oder von einem Dritten erhoben wird, vor dem Gericht des Heimathafens (§ 480) belangt werden.

(2) Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitreeder oder gegen einige Mitreeder gerichtet wird.“

576 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 9 lit. a des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „(Baureederei)“ nach „verwenden“ eingefügt.

Artikel 1 Nr. 9 lit. b und c desselben Gesetzes hat Abs. 2 geändert. Abs. 2 lautete:

§ 510 Schadensanzeige

(1) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Befrachter dem Verfrachter Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich kennzeichnen.

(2) Die Vermutung nach Absatz 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von drei Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.

(3) Die Schadensanzeige ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

(4) Wird Verlust oder Beschädigung bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.⁵⁷⁷

Dritter Abschnitt⁵⁷⁸

§ 511 Verlustvermutung

(1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Zeitraums abgeliefert wird, der dem Zweifachen der vereinbarten Lieferfrist entspricht, mindes-

„(2) Ein Korrespondentreeder (§ 492) kann schon vor der Vollendung des Schiffes bestellt werden; er hat in diesem Fall sogleich nach seiner Bestellung in bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 509

(1) Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden (Baureederei), finden die Vorschriften der §§ 490, 491, 500 und 505 sowie des § 507 Abs. 1 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, außerdem die Vorschriften der §§ 503, 504 und 506 sowie des § 507 Abs. 2 Anwendung; die Vorschrift des § 500 gilt auch für die Baukosten.

(2) Ein Korrespondentreeder (§ 492) kann schon vor der Vollendung des Schiffes bestellt werden. Er hat in diesem Fall sogleich nach seiner Bestellung in bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders. Zur Vertretung der Baureederei bedarf er einer besonderen Ermächtigung der Mitreeder; durch ein im Rahmen einer solchen Ermächtigung geschlossenes Rechtsgeschäft wird die Baureederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird.“

577 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 510

(1) Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen.

(2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.“

578 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Überschrift des Abschnitts neu gefasst. Die Überschrift lautete: „Schiffer“.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Kapitän“.

tens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt. Satz 1 gilt nicht, wenn der Verfrachter das Gut wegen eines Zurückbehaltungsrechts oder eines Pfandrechts nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei besteht und das Gut daher nicht ausgeliefert werden darf.

(2) Erhält der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung für den Verlust des Gutes, so kann er bei deren Empfang verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut wieder aufgefunden wird.

(3) Der Anspruchsberechtigte kann innerhalb eines Monats nach Empfang der Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes verlangen, dass ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird. Eine etwaige Pflicht zur Zahlung der Fracht sowie Ansprüche auf Schadensersatz bleiben unberührt.

(4) Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wieder aufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Verfrachter über das Gut frei verfügen.⁵⁷⁹

§ 512 Abweichende Vereinbarungen

(1) Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden, dass

1. der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, jedoch nicht bei der Durchführung von Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden, oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist,
2. die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehenen Beträge begrenzt ist.⁵⁸⁰

579 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. a des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „(Schiffskapitän, Schiffer)“ durch „(Kapitän, Schiffer)“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 10 lit. b desselben Gesetzes hat in Satz 1 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 511

Der Führer des Schiffes (Kapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Kapitäns anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstehenden Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Abschnitten ihm auferlegten Pflichten entsteht.“

580 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 2 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 11 lit. a desselben Gesetzes hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Diese Haftung des Schiffers besteht nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden, der Schiffsbesatzung und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Kreditgeschäft (§ 528) entstanden ist, insbesondere dem Bodmereigläubiger.“

Artikel 1 Nr. 11 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 3 „persönlich“ nach „Reeder“ gestrichen.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

Dritter Untertitel
Beförderungsdokumente⁵⁸¹

§ 513 Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements

(1) Der Verfrachter hat, sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Orderkonnossement auszustellen, das nach Wahl des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen. Der Kapitän und jeder andere zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugte sind berechtigt, das Konnossement für den Verfrachter auszustellen.

(2) Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.⁵⁸²

§ 514 Bord- und Übernahmekonnossement

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und dem aus dem Konnossement Berechtigten gegen Rückgabe des Konnossements abzuliefern.

(2) Ist das Gut an Bord genommen worden, so hat der Verfrachter das Konnossement mit der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde (Bordkonnossement). Ist bereits vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord genommen wurde, ein Konnossement ausgestellt worden (Übernahmekonnossement), so hat der Verfrachter auf Verlangen des Abladers im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde, sobald dies geschehen ist (Bordvermerk).

(3) Das Konnossement ist in der vom Ablader geforderten Anzahl von Originalausfertigungen auszustellen.⁵⁸³

„§ 512

(1) Diese Haftung des Kapitäns besteht nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden und der Schiffsbesatzung.

(2) Der Kapitän wird dadurch, daß er auf Anweisung des Reeders gehandelt hat, den übrigen vorgeannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

(3) Durch eine solche Anweisung wird auch der Reeder verpflichtet, wenn er bei der Erteilung der Anweisung von dem Sachverhältnis unterrichtet war.“

581 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Untertitels eingefügt.

582 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 513

Der Kapitän hat vor dem Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist und daß die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.“

583 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

§ 515 Inhalt des Konnossements

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Name und Anschrift des Abladers,
3. Name des Schiffes,
4. Name und Anschrift des Verfrachters,
5. Abladungshafen und Bestimmungsort,
6. Name und Anschrift des Empfängers und eine etwaige Meldeadresse,
7. Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit,
8. Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes und dauerhafte und lesbare Merkzeichen,
9. die bei Ablieferung geschuldete Fracht, bis zur Ablieferung anfallende Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung,
10. Zahl der Ausfertigungen.

(2) Die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat.⁵⁸⁴

§ 516 Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung

(1) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(2) Dem Konnossement gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie das Konnossement, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronisches Konnossement).

(3) Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in ein elektronisches Konnossement zu regeln.⁵⁸⁵

„§ 514

(1) Der Kapitän hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

(2) Er hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen und daß es mit dem nötigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen wird.“

584 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 515

(1) Wenn der Kapitän im Ausland die dort geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Desgleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, daß er Güter ladet, von denen er wußte oder wissen mußte, daß sie Kriegskonterbande seien.“

585 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 Satz 1 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 516

(1) Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Kapitän die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.

§ 517 Beweiskraft des Konnossements

(1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 beschrieben ist. Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat.

(2) Das Konnossement begründet die Vermutung nach Absatz 1 nicht, soweit der Verfrachter einen Vorbehalt in das Konnossement eingetragen hat. Aus dem Vorbehalt muss sich ergeben,

1. in welcher Verfassung das Gut bei seiner Übernahme durch den Verfrachter war oder wie das Gut bei seiner Übernahme beschaffen war,
2. welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet,
3. welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder
4. weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen.⁵⁸⁶

§ 518 Stellung des Reeders bei mangelhafter Verfrachterangabe

Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.⁵⁸⁷

(2) Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang des Schiffes oder die Weiterfahrt nicht ungebührlich aufhalten; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Reeders einzuholen, diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Fall einen anderen Kapitän einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei dessen Wahl ein Verschulden zur Last fällt.“

08.09.2015.—Artikel 190 Nr. 10 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) hat in Abs. 3 „und für Verbraucherschutz“ nach „Justiz“ eingefügt.

586 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 3 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 517

(1) Vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Kapitän das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermann nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.

(2) Dasselbe gilt auch vor dem Beginn des Ladens und nach der Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Reede liegt.

(3) Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff sich in See befindet, muß der Kapitän an Bord sein, sofern nicht eine dringende Notwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.“

587 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 518

Wenn der Kapitän in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrat zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefaßten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Maßregeln verantwortlich.“

§ 519 Berechtigung aus dem Konnossement

Die im Konnossement verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Konnossements wird vermutet, dass er der aus dem Konnossement Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Konnossements ist, wer ein Konnossement besitzt, das

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.⁵⁸⁸

§ 520 Befolgung von Weisungen

(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so steht das Verfügungsrecht nach den §§ 491 und 492 ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Konnossements zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Weisungen eines legitimierten Besitzers des Konnossements darf der Verfrachter jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁵⁸⁹

588 AUFHEBUNG

01.07.1965.—§ 22 Nr. 10 des Gesetzes vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Auf jedem Schiffe muß ein Tagebuch geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen worden ist, einzutragen sind.

(2) Das Tagebuch wird unter der Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann und im Falle der Verhinderung des letzteren von dem Schiffer selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmann geführt.“

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

589 ÄNDERUNGEN

01.04.1958.—§ 146 Abs. 1 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat in Abs. 2 „und die verhängten Disziplinarstrafen“ gestrichen.

01.07.1965.—§ 18 des Gesetzes vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Von Tag zu Tag sind in das Tagebuch einzutragen:

die Beschaffenheit von Wind und Wetter;
die von dem Schiffe gehaltenen Kurse und zurückgelegten Entfernungen;
die ermittelte Breite und Länge;
der Wasserstand bei den Pumpen.

(2) Ferner sind in das Tagebuch einzutragen:

die durch das Lot ermittelte Wassertiefe;
jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges;
die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung;
die im Schiffsrate gefaßten Beschlüsse;
alle Unfälle, die dem Schiffe oder der Ladung zustoßen, und eine Beschreibung dieser Unfälle.

(3) Auch die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen sowie die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle sind in das Tagebuch einzutragen.

(4) Die Eintragungen müssen, soweit nicht die Umstände es hindern, täglich geschehen.

§ 521 Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der legitimierte Besitzer des Konnossements berechtigt, vom Verfrachter die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht der legitimierte Besitzer des Konnossements von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 494 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Verfrachter ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 494 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Konnossements abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(3) Sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt, so ist das Gut dem legitimierten Besitzer auch nur einer Ausfertigung des Konnossements abzuliefern. Melden sich mehrere legitimierte Besitzer, so hat der Verfrachter das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonst sicherer Weise zu hinterlegen und die Besitzer, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Der Verfrachter kann in diesem Fall das Gut gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls zu erwartenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.

(4) Liefert der Verfrachter das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁵⁹⁰

§ 522 Einwendungen

(1) Dem aus dem Konnossement Berechtigten kann der Verfrachter nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben oder dem Verfrachter unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Konnossements.

(2) Gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, kann der Verfrachter die Vermutungen nach § 517 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Konnossements bekannt oder infolge grober Fahr-

(5) Das Tagebuch ist von dem Schiffer und dem Steuermann zu unterschreiben.“
25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 520

Wird auf dem Schiff ein Tagebuch geführt, so sind alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Dabei ist eine vollständige Beschreibung dieser Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel aufzunehmen.“

590 AUFHEBUNG

01.07.1965.—§ 22 Nr. 10 des Gesetzes vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Landesgesetze können bestimmen, daß auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern und dergleichen) die Führung eines Tagebuchs nicht erforderlich ist.“

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

lässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde.

(3) Wird ein ausführender Verfrachter nach § 509 von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Verfrachter die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Abweichend von Absatz 2 kann der ausführende Verfrachter darüber hinaus die Vermutungen nach § 517 widerlegen, wenn das Konnossement weder von ihm noch von einem für ihn zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde.⁵⁹¹

§ 523 Haftung für unrichtige Konnossementsangaben

(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten dadurch entsteht, dass die in das Konnossement nach den §§ 515 und 517 Absatz 2 aufzunehmenden Angaben und Vorbehalte fehlen oder die in das Konnossement aufgenommenen Angaben oder Vorbehalte unrichtig sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut bei Übernahme durch den Verfrachter nicht in äußerlich erkennbar guter Verfassung war und das Konnossement hierüber weder eine Angabe nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 noch einen Vorbehalt nach § 517 Absatz 2 enthält. Die Haftung nach den Sätzen 1 und 2 entfällt, wenn der Verfrachter weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.

(2) Wird ein Bordkonnossement ausgestellt, bevor der Verfrachter das Gut übernommen hat, oder wird in das Übernahmekonnossement ein Bordvermerk aufgenommen, bevor das Gut an Bord genommen wurde, so haftet der Verfrachter, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht.

591 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Schiffer hat über alle Unfälle, die sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothafen oder einen sonstigen Nachteil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Zahl von ihnen eine Verklarung abzulegen.

(2) Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken, und zwar:
im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfälle zuerst erreicht;
im Nothafen, sofern in diesem repariert oder gelöscht wird;
am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne daß der Bestimmungshafen erreicht wird.

(3) Ist der Schiffer gestorben oder außerstande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffs-offizier berechtigt und verpflichtet.“

07.11.2001.—Artikel 91 Nr. 5 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) hat in Abs. 2 „Bundesminister des Auswärtigen“ durch „Auswärtigen Amt“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 522

(1) Der Kapitän ist bei einem Unfall, der sich während der Reise ereignet und der das Schiff oder die Ladung betrifft oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben kann, berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, die Aufnahme einer Verklarung zu beantragen. Das Verlangen kann von dem Reeder und von den Personen gestellt werden, für die der Unfall als Inhaber eines Rechts am Schiff, Ladungsbeiliegte, Reisende oder Personen der Schiffsbesatzung einen erheblichen Vermögensnachteil zur Folge haben kann. Der Kapitän ist berechtigt und auf Verlangen einer in Satz 2 genannten Person verpflichtet, die Aufnahme der Verklarung in dem Hafen, den das Schiff nach dem Unfall oder nach dem Verlangen zuerst erreicht und in dem sie ohne eine unverhältnismäßige Verzögerung der Reise möglich ist, oder im Falle des Schiffsverlustes an dem ersten geeigneten Ort zu beantragen.

(2) Die Verklarung wird im Geltungsbereich des Grundgesetzes durch die Gerichte, außerhalb desselben durch die vom Auswärtigen Amt durch Rechtsverordnung bestimmten Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen.“

(3) Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet auch der Reeder für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht. Die Haftung nach Satz 1 entfällt, wenn der Aussteller des Konnossements weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass der Name des Verfrachters nicht oder unrichtig angegeben ist.

(4) Die Haftung nach den Absätzen 1 bis 3 ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁵⁹²

§ 524 Traditionswirkung des Konnossements

Die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements an Dritte.⁵⁹³

592 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die Verklarung muß einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel, enthalten.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 523

(1) In dem Antrag auf Aufnahme der Verklarung hat der Kapitän sich selbst zum Zeugnis zu erbiehen und die zur Feststellung des Sachverhalts sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen. Dem Antrag ist eine öffentlich beglaubigte Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch und ein Verzeichnis aller Personen der Schiffsbesatzung beizufügen.

(2) Kann die beglaubigte Abschrift aus dem Tagebuch nicht beigelegt werden, so ist der Grund dafür anzugeben. Der Antrag muß in diesem Fall eine vollständige Beschreibung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel enthalten.

(3) Zur Aufnahme der Verklarung bestimmt das Gericht oder der Konsularbeamte einen tunlichst nahen Termin, zu welchem der Kapitän und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Der Termin ist dem Reeder und den etwa sonst durch den Unfall Betroffenen mitzuteilen, soweit dies ohne unverhältnismäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mitteilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.“

593 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Im Gebiete dieses Gesetzbuchs muß die Verklarung, unter Vorlegung des Tagebuchs und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gericht angemeldet werden.

(2) Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung sobald als tunlich die Verklarung aufzunehmen.

(3) Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekanntgemacht, sofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten.

(4) Die Interessen von Schiff und Ladung sowie die etwa sonst bei dem Unfälle Beteiligten sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen.

(5) Die Verklarung geschieht auf der Grundlage des Tagebuchs. Kann das geführte Tagebuch nicht beigebracht werden oder ist ein Tagebuch nicht geführt (§ 521), so ist der Grund hiervon anzugeben.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 524

(1) Die Verklarung geschieht durch eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang des Unfalls sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel.

(2) Die Beweisaufnahme erfolgt nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung. Eine Beeidigung des Kapitäns findet nicht statt. Andere Zeugen sollen in der Regel unbeeidigt vernommen werden.

§ 525 Abweichende Bestimmung im Konnossement

Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Der Verfrachter kann sich jedoch auf eine Bestimmung im Konnossement, die von den in Satz 1 genannten Haftungsvorschriften zu Lasten des aus dem Konnossement Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde, berufen. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2 Nummer 1.⁵⁹⁴

§ 526 Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung

(1) Der Verfrachter kann, sofern er nicht ein Konnossement ausgestellt hat, einen Seefrachtbrief ausstellen. Auf den Inhalt des Seefrachtbriefs ist § 515 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abladers der Befrachter tritt.

(2) Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 517 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Der Seefrachtbrief ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(4) Dem Seefrachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Seefrachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Seefrachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelhei-

(3) Der Reeder und die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Verklarung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

(4) Das Gericht oder der Konsularbeamte ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amts wegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.“

594 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Richter ist befugt, außer den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zwecke besserer Aufklärung dem Schiffer sowie jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen.

(2) Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören.

(3) Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Beteiligten auf Verlangen eine beglaubigte Abschrift zu erteilen.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 525

(1) Der Reeder und die sonst durch den Unfall Betroffenen können Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch oder des in § 523 Abs. 2 Satz 2 genannten Berichts sowie der Niederschrift über die Beweisaufnahme verlangen. Die Abschrift ist auf Verlangen zu beglaubigen.

(2) Ist das Verfahren auf Verlangen einer der in § 522 Abs. 1 Satz 2 genannten Personen beantragt, so hat diese die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit sie nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihr entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Reeders, dem Kapitän die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt. In den Fällen der großen Haverei findet die Vorschrift des § 706 Nr. 7 Anwendung.“

ten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.⁵⁹⁵

Zweiter Titel Reisefrachtvertrag⁵⁹⁶

§ 527 Reisefrachtvertrag

(1) Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines solchen Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Jede Partei kann die schriftliche Beurkundung des Reisefrachtvertrags verlangen.

(2) Auf den Reisefrachtvertrag sind die §§ 481 bis 511 und 513 bis 525 entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 528 bis 535 nichts anderes bestimmen.⁵⁹⁷

§ 528 Ladehafen. Ladeplatz

(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme des Gutes an den im Reisefrachtvertrag benannten oder an den vom Befrachter nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.

(2) Ist ein Ladehafen oder ein Ladeplatz im Reisefrachtvertrag nicht benannt und hat der Befrachter den Ladehafen oder Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennen, so muss er mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Ladehafen oder Ladeplatz auswählen.⁵⁹⁸

595 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 526

(1) Rechtsgeschäfte, die der Kapitän eingeht, während sich das Schiff im Heimathafen befindet, sind für den Reeder nur dann verbindlich, wenn der Kapitän auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

(2) Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Kapitän auch im Heimathafen befugt.“

08.09.2015.—Artikel 190 Nr. 10 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) hat in Abs. 4 Satz 2 „und für Verbraucherschutz“ nach „Justiz“ eingefügt.

596 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Titels eingefügt.

597 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ und in Abs. 2 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 527

(1) Befindet sich das Schiff außerhalb des Heimathafens, so ist der Kapitän Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, die Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

(2) Diese Befugnis erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, die sich auf den Wirkungskreis des Kapitäns beziehen.“

598 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 Satz 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

§ 529 Anzeige der Ladebereitschaft

(1) Der Verfrachter hat, sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme des Gutes bereit ist, dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Hat der Befrachter den Ladeplatz noch zu benennen, kann der Verfrachter die Ladebereitschaft bereits anzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat.

(2) Die Ladebereitschaft muss während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.⁵⁹⁹

§ 530 Ladezeit. Überliegezeit

(1) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

(2) Für die Ladezeit kann, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist, keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

Artikel 1 Nr. 13 lit. a desselben Gesetzes hat Satz 2 in Abs. 1 aufgehoben. Satz 2 lautete: „Ein Bodmereigeschäft einzugehen, ist er nur dann befugt, wenn es zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.“

Artikel 1 Nr. 13 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 2 neu gefasst. Abs. 2 lautete:

„(2) Die Gültigkeit des Geschäfts ist weder von der wirklichen Verwendung noch von der Zweckmäßigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften getroffenen Wahl noch von dem Umstand abhängig, ob dem Schiffer das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden hat, es sei denn, daß der Dritte in bösem Glauben war.“

Artikel 1 Nr. 13 lit. c desselben Gesetzes hat Abs. 3 eingefügt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 528

(1) Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg sowie zum Abschluß ähnlicher Kreditgeschäfte ist der Kapitän nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

(2) Die Gültigkeit des Geschäfts ist nicht davon abhängig, daß der Kapitän nach Absatz 1 zu dem Geschäft befugt war, daß die von ihm zwischen mehreren Geschäften getroffene Wahl zweckmäßig war und daß die durch das Geschäft erlangten Mittel oder sonstigen Gegenstände tatsächlich zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise verwendet werden. Das Geschäft ist jedoch für den Reeder nicht verbindlich, wenn dem Dritten der Mangel der Befugnis des Kapitäns oder die Absicht zur anderweitigen Verwendung bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war.

(3) Zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten ist der Kapitän nur befugt, wenn ihm eine besondere Vollmacht hierzu erteilt worden ist.“

599 AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auf den persönlichen Kredit des Reeders Geschäfte abzuschließen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten für den Reeder einzugehen, ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht (§ 486 Abs. 1 Nr. 1) befugt. Verhaltensmaßregeln und dienstliche Anweisungen, die der Schiffer vom Reeder erhält, genügen nicht, die persönliche Haftung des Reeders dem Dritten gegenüber zu begründen.“

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

(4) Die Ladezeit und die Überliegezeit bemessen sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist. Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge unter Einschluss der Sonntage und der Feiertage gezählt. Nicht in Ansatz kommt die Zeit, in der das Verladen des Gutes aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, unmöglich ist.⁶⁰⁰

§ 531 Verladen

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes bleibt unberührt.

(2) Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.⁶⁰¹

§ 532 Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter, wenn er einen Anspruch nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.⁶⁰²

§ 533 Teilbeförderung

(1) Der Befrachter kann jederzeit verlangen, dass der Verfrachter nur einen Teil des Gutes befördert. Macht der Befrachter von diesem Recht Gebrauch, gebühren dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladenen Frachtstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem

600 AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Befugnis zum Verkaufe des Schiffes hat der Schiffer nur um Falle dringender Notwendigkeit und nur, nachdem diese durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des deutschen Konsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist.

(2) Ist keine Gerichtsbehörde und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Orte vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen und, wenn dies nicht möglich ist, mit anderen Beweisen zu versehen.

(3) Der Verkauf muß öffentlich geschehen.“

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

601 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 531

Der Reeder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Kapitäns beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Dritten bekannt waren.“

602 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 532

Hat der Kapitän ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Reeder wegen des Ersatzes keine größeren Rechte als einem Dritten zu.“

Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes abzuziehen. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen. Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Gut befördert wird.

(2) Verläßt der Befrachter das Gut nicht oder nicht vollständig innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird das Gut, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, nicht oder nicht vollständig innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder abgeladen werden soll. Wird das Gut bis zum Ablauf der Frist nur teilweise verladen oder abgeladen, kann der Verfrachter die bereits verladenen oder abgeladenen Frachtstücke befördern und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen. § 490 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.⁶⁰³

§ 534 Kündigung durch den Verfrachter

(1) Verläßt der Befrachter kein Gut innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, kein Gut innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 490 kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 in Verbindung mit § 532 Absatz 2 geltend machen.

(2) Der Verfrachter kann den Vertrag bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nach Maßgabe des § 490 kündigen, wenn offensichtlich ist, dass das Gut nicht verladen oder abgeladen wird.⁶⁰⁴

603 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 Satz 1 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ und in Abs. 2 Satz 2 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 15 desselben Gesetzes hat in Abs. 1 „die Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht begründet“ durch „verpflichtet“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 533

(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Kapitän in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Reeders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse schließt, wird der Reeder dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet.

(2) Der Kapitän selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, daß er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernimmt oder seine Befugnisse überschreitet. Die Haftung des Kapitäns nach Maßgabe der §§ 511 und 512 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.“

604 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in Abs. 2 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 16 lit. a des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „bis 530“ durch „bis 528“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 16 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 2 „der §§ 528 und 530“ durch „des § 528“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 16 lit. c und d desselben Gesetzes hat Abs. 4 aufgehoben und Abs. 5 in Abs. 4 unnummeriert. Abs. 4 lautete:

„(4) Wenn er sich das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nötige Geld nicht anders verschaffen kann als durch Bodmerei oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör oder von entbehrlichen Schiffsvorräten, so hat er diejenige Maßregel zu ergreifen, welche für den Reeder mit dem geringsten Nachteilen verbunden ist.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 534

(1) Auch dem Reeder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Kapitäns die Vorschriften der §§ 526 bis 528 maßgebend, soweit nicht der Reeder diese Befugnisse beschränkt hat.

§ 535 Löschen

(1) Die §§ 528 bis 531 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschzeit und Löschen anzuwenden. Abweichend von § 530 Absatz 3 Satz 2 schuldet der Empfänger jedoch auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschzeit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.

(2) Ist der Empfänger dem Verfrachter unbekannt, so ist die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.⁶⁰⁵

**Zweiter Unterabschnitt
Personenbeförderungsverträge⁶⁰⁶**

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, von dem Zustand des Schiffes, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Reeder in fortlaufender Kenntnis zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen des § 528 oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genötigt findet, oder bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, die Erteilung von Verhaltungsmaßregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

(3) Zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Reeders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Notwendigkeit schreiten.

(4) Er muß dem Reeder nach der Rückkehr in den Heimathafen und außerdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.“

605 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 17 lit. a desselben Gesetzes hat in Abs. 2 „als deren Vertreter“ nach „der Ladungsbeteiligten“ gestrichen.

Artikel 1 Nr. 17 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 3 neu gefasst. Abs. 3 lautete:

„(3) Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zu einem Teile zu löschen, äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen oder behufs der Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung und Aufbringung zu reklamieren oder, wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist, ihre Wiedererlangung außergerichtlich und gerichtlich zu betreiben.“

Artikel 1 Nr. 17 lit. c desselben Gesetzes hat Abs. 4 eingefügt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 535

(1) Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Kapitän während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

(2) Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbeteiligten wahrzunehmen, wenn tunlich ihre Anweisungen einzuholen und, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt tunlichst dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.

(3) Der Kapitän ist in solchen Fällen ermächtigt, die Ladung äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Schaden wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu veräußern oder zur Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung oder Weiterbeförderung zu verpfänden.

(4) Der Kapitän ist berechtigt, Ansprüche eines Ladungsbeteiligten aus Verlust oder Beschädigung der Ladung im eigenen Namen außergerichtlich oder gerichtlich zu betreiben, soweit der Ladungsbeteiligte selbst hierzu nicht rechtzeitig in der Lage ist.“

606 QUELLE

§ 536 Anwendungsbereich

(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck über See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck entstehen, haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 611 bis 617 oder den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes geltend zu machen, bleibt unberührt.

(2) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, soweit die folgenden Regelungen maßgeblich sind:

1. unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24), oder
2. unmittelbar anwendbare Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften.

Die Haftungsvorschriften dieses Unterabschnitts gelten ferner nicht, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690) oder des Atomgesetzes haftet.⁶⁰⁷

§ 537 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Unterabschnitts ist

1. ein Beförderer eine Person, die einen Vertrag über die Beförderung eines Fahrgasts über See (Personenbeförderungsvertrag) schließt;
2. ein Fahrgast eine Person, die
 - a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet;
3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;
4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;
5. ein Schiffsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

607 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 536

(1) Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Kapitän befugt, die Reise in einer anderen Richtung fortzusetzen oder sie auf kürzere oder längere Zeit einzustellen oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

(2) Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des § 632 zu verfahren.“
(nach Bekanntmachung)—Artikel 5 des Gesetzes vom 5. Juli 2016 (BGBl. I S. 1578) hat in Abs. 1 Satz 2 „bis 5m“ durch „bis 5n“ ersetzt.

6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird
 - a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,
 - b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Anker, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oder
 - c) für das Aussetzen von Rettungsmitteln.⁶⁰⁸

§ 538 Haftung des Beförderers für Personenschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ist das den Schaden verursachende Ereignis ein Schifffahrtsereignis, wird das Verschulden vermutet.

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schifffahrtsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der Schaden den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

1. infolge von Feindseligkeiten, einer Kriegshandlung, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
2. ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

(3) Die Beförderung im Sinne der Absätze 1 und 2 umfasst

1. den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem er ein- und ausgeschifft wird, sowie
2. den Zeitraum, in dem der Fahrgast auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungsentgelt inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist.

Nicht erfasst ist der Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet.⁶⁰⁹

608 AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 18 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auf den persönlichen Kredit der Ladungsbeteiligten Geschäfte abzuschließen, ist der Schiffer auch in den Fällen des § 535 nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt.“

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

609 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 19 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Außer den Fällen des § 535 ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 538

§ 539 Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck oder von anderem Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Bei Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck auf Grund eines Schifffahrtsereignisses und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden vermutet.

(2) Der Beförderer haftet entsprechend Absatz 1 auch für den Schaden, der daraus entsteht, dass das Gepäck dem Fahrgast nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die verspätete Aushändigung auf Arbeitsstreitigkeiten zurückzuführen ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

(4) Die Beförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst folgende Zeiträume:

1. hinsichtlich des Kabinengepäcks mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat,
 - a) den Zeitraum, in dem sich das Kabinengepäck an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem das Kabinengepäck ein- und ausgeschifft wird,
 - b) den Zeitraum, in dem das Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist, sowie
 - c) den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn das Kabinengepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Fahrgast nicht wieder ausgehändigt worden ist;
2. hinsichtlich anderen Gepäcks als des in Nummer 1 genannten Kabinengepäcks den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung.⁶¹⁰

§ 540 Haftung für andere

Der Beförderer hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden, wenn die Leute und die Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer

Außer in den Fällen des § 535 ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.“

610 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 539

Gründet sich das Bedürfnis auf eine große Haverei und kann der Kapitän ihm durch verschiedene Maßregeln abhelfen, so hat er diejenige Maßregel zu ergreifen, welche für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteil verbunden ist.“

Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.⁶¹¹

§ 541 Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts ist in jedem Fall auf einen Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung zu leistenden Rente.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist die Haftung des Beförderers auf einen Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt, wenn der Tod oder die Körperverletzung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
2. Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung oder Festhalten sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
3. zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
4. Anschlägen von Terroristen oder Personen, die die Anschläge böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung solcher Anschläge ergriffen werden,
5. Einziehung und Enteignung.

(3) Bei Tod oder Körperverletzung mehrerer Fahrgäste tritt bei Anwendung des Absatzes 2 an die Stelle des darin genannten Betrages von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis der Betrag von 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Schadensereignis, wenn dieser Betrag niedriger ist und unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder in Form von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann.⁶¹²

611 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 20 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

(2) Auch in diesen Fällen kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen (§ 680 Abs. 2).

(3) Er hat die Verbodmung vor dem Verkaufe zu wählen, es sei denn, daß die Verbodmung einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 540

Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.“

612 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 21 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des § 540 als ein für Rechnung des Reeders abgeschlossenes Kreditgeschäft (§§ 528 und 754 Nr. 6) angesehen.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 541

§ 542 Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Kabinengepäck ist, soweit Absatz 2 nichts Abweichendes bestimmt, auf einen Betrag von 2 250 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist auf einen Betrag von 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist auf einen Betrag von 3 375 Rechnungseinheiten je Fahrgast und je Beförderung beschränkt.

(4) Soweit nicht Wertsachen betroffen sind, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt sind, können der Beförderer und der Fahrgast vereinbaren, dass der Beförderer einen Teil des Schadens nicht zu erstatten hat. Dieser Teil darf jedoch bei Beschädigung eines Fahrzeugs den Betrag von 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung anderen Gepäcks den Betrag von 149 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

(5) Abweichend von den Absätzen 1 bis 4 hat der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, den Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen.⁶¹³

§ 543 Zinsen und Verfahrenskosten

Zinsen und Verfahrenskosten sind über die in den §§ 538, 541 und 542 genannten Haftungshöchstbeträge hinaus zu erstatten.⁶¹⁴

§ 544 Rechnungseinheit

Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber

(1) Verfügt der Kapitän auf Grund des § 540 über Ladungsteile, so ist der Reeder verpflichtet, den betroffenen Ladungsbeteiligten den ihnen daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Auf den Ersatz, den der Reeder zu leisten hat, findet § 658 Anwendung. Übersteigt im Fall der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös den in § 658 bezeichneten Wert, so tritt an dessen Stelle der Reinerlös.“

613 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 22 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„In bezug auf die Gültigkeit der in den Fällen der §§ 535 und 538 bis 540 von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte finden die Vorschriften des § 528 Abs. 2 Anwendung.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 542

Für die Gültigkeit der von dem Kapitän auf Grund der § 535 Abs. 3, §§ 538 bis 540 vorgenommenen Rechtsgeschäfte gilt § 528 Abs. 2 sinngemäß.“

614 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 543

Was der Kapitän vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger außer der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, hat er dem Reeder als Einnahme in Rechnung zu bringen.“

dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.⁶¹⁵

§ 545 Wegfall der Haftungsbeschränkung

Die in den §§ 541 und 542 sowie im Personenbeförderungsvertrag vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Beförderer selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.⁶¹⁶

§ 546 Ausführender Beförderer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Beförderer ist, so haftet der Dritte (ausführender Beförderer) für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Beförderer. Vertragliche Vereinbarungen, durch die der Beförderer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Beförderer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Beförderer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Beförderer aus dem Personenbeförderungsvertrag zustehen.

(3) Der Beförderer und der ausführende Beförderer haften als Gesamtschuldner.⁶¹⁷

§ 547 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

615 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 544

Der Kapitän darf ohne Einwilligung des Reeders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so hat er dem Reeder die höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, unbeschadet des Anspruchs des Reeders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens.“

616 ÄNDERUNGEN

01.04.1958.—§ 146 Abs. 2 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift neu gefasst.

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 545

Hat der Reeder dem Kapitän gekündigt, so kann er ihm während der Kündigungsfrist die Ausübung seiner Befugnisse untersagen. Die Ansprüche aus dem Heuerverhältnis regeln sich nach dem Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713).“

617 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

(1) Wird einer der Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts in Anspruch genommen, so kann auch er sich auf die für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer geltenden Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat. Gleiches gilt, wenn ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen wird.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Schaden sowohl der Beförderer oder der ausführende Beförderer als auch einer der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, haften sie als Gesamtschuldner.⁶¹⁸

§ 548 Konkurrierende Ansprüche

Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck können gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Vorschriften dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden.⁶¹⁹

§ 549 Schadensanzeige

(1) Zeigt der Fahrgast dem Beförderer eine Beschädigung oder einen Verlust seines Gepäcks nicht rechtzeitig an, so wird vermutet, dass er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat. Einer Anzeige bedarf es jedoch nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

(2) Die Anzeige ist rechtzeitig, wenn sie spätestens in folgendem Zeitpunkt erstattet wird:

1. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von Kabinengepäck im Zeitpunkt der Ausschiffung des Fahrgasts,
2. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck im Zeitpunkt seiner Aushändigung und
3. bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung von Gepäck oder bei dessen Verlust 15 Tage nach der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, in dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

(3) Die Schadensanzeige bedarf der Textform. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.⁶²⁰

618 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

619 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

620 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

§ 550 Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

Ein Schadensersatzanspruch wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck erlischt, wenn er nicht innerhalb einer der folgenden Fristen gerichtlich geltend gemacht wird:

1. drei Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem der Gläubiger von dem Tod oder der Körperverletzung oder von dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Aushändigung Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen, oder
2. fünf Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem die Ausschiffung des Fahrgasts erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.⁶²¹

§ 551 Abweichende Vereinbarungen

Soweit in § 542 Absatz 4 nichts Abweichendes bestimmt ist, ist jede Vereinbarung unwirksam, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung seines Gepäcks verursacht hat, und durch die die Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung seines Gepäcks ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.⁶²²

§ 552 Pfandrecht des Beförderers

(1) Der Beförderer hat für seine Forderung auf das Beförderungsentgelt ein Pfandrecht an dem Gepäck des Fahrgasts.

(2) Das Pfandrecht besteht nur, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.⁶²³

Dritter Abschnitt Schiffsüberlassungsverträge⁶²⁴

621 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

622 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

623 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ und in Satz 2 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 552

Die Schiffspart, mit welcher der Kapitän auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzwerts zu übernehmen. Dieses Recht des Kapitäns erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.“

624 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

**Erster Unterabschnitt
Schiffsmiete⁶²⁵**

§ 553 Schiffsmietvertrag

(1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren.

(2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu entrichten.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁶²⁶

§ 554 Übergabe und Rückgabe des Schiffes. Instandhaltung

(1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.

(2) Der Mieter hat das Schiff während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Nach Beendigung des Mietverhältnisses ist er verpflichtet, das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.⁶²⁷

§ 555 Sicherung der Rechte des Vermieters

Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.⁶²⁸

Vierter Abschnitt⁶²⁹

625 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

626 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

627 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift eingefügt.

628 ÄNDERUNGEN

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Sätze 2 und 3 aufgehoben.

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 555

Auch nach dem Verlust des Schiffes ist der Kapitän verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist.“

§ 556 Kündigung

Ein auf unbestimmte Zeit eingegangenes Mietverhältnis kann spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden. Ist die Miete nach Monaten oder längeren Zeitabschnitten bemessen, ist die ordentliche Kündigung zum Ablauf eines Kalender- vierteljahrs zulässig.⁶³⁰

Zweiter Unterabschnitt Zeitcharter⁶³¹

§ 557 Zeitchartervertrag

(1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.

(2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁶³²

§ 558 Beurkundung

Jede Partei des Zeitchartervertrags kann die schriftliche Beurkundung dieses Vertrags verlangen.⁶³³

629 AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern“.

630 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 556

Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder

1. auf das Schiff im ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder
2. auf einzelne Güter (Stückgüter).“

631 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

632 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 557

Wird das Schiff im ganzen oder zu einem verhältnismäßigen Teil oder wird ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so kann jede Partei verlangen, daß über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) errichtet wird.“

633 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 558

In der Verfrachtung eines ganzen Schiffes ist die Kajüte nicht einbegriffen; es dürfen jedoch ohne Einwilligung des Befrachters in die Kajüte keine Güter verladen werden.“

§ 559 Bereitstellung des Schiffes

(1) Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen.

(2) Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.⁶³⁴

§ 560 Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, ladungstüchtig ist.⁶³⁵

§ 561 Verwendung des Schiffes

(1) Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Er ist verpflichtet, mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Hafen oder Liegeplatz auszuwählen, wenn er den Zeitvercharterer anweist, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen.

(2) Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.

(3) Der Zeitcharterer ist berechtigt, das Schiff an einen Dritten zu verchartern.⁶³⁶

634 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 559

(1) Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Verfrachter dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie daß sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).

(2) Er haftet dem Ladungsbeteiligten für den Schaden, der auf einem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, es sei denn, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.“

635 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 560

(1) Der Kapitän hat zur Einnahme der Ladung das Schiff an den vom Befrachter oder, wenn das Schiff an mehrere verfrachtet ist, von sämtlichen Befrachtern ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

(2) Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämtlichen Befrachtern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Kapitän an dem ortsüblichen Ladungsplatz anzulegen.“

636 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 561

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein anderes bestimmt ist, sind die

§ 562 Unterrichtungspflichten

Zeitvercharterer und Zeitcharterer sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.⁶³⁷

§ 563 Verladen und Löschen

(1) Der Zeitcharterer hat, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, diese zu verladen und zu löschen.

(2) Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.⁶³⁸

§ 564 Kosten für den Betrieb des Schiffes

(1) Der Zeitvercharterer hat die fixen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes.

(2) Der Zeitcharterer hat die variablen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Der Zeitcharterer hat ferner den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen.⁶³⁹

Güter von dem Befrachter kostenfrei bis an das Schiff zu liefern, dagegen die Kosten der Einladung in das Schiff von dem Verfrachter zu tragen.“

637 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 562

(1) Der Verfrachter ist verpflichtet, statt der vertragsmäßigen Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter anzunehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

(2) Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn die Güter im Vertrag nicht bloß nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichnet sind.“

638 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 563

(1) Der Befrachter und der Ablader sind dem Verfrachter für die Richtigkeit ihrer Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen der Güter verantwortlich. Jeder haftet dem Verfrachter für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit seiner Angaben entsteht. Den übrigen in § 512 Abs. 1 bezeichneten Personen haftet er nur, wenn ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt.

(2) Die Verpflichtungen, die dem Verfrachter auf Grund des Frachtvertrags gegenüber anderen Personen als dem Befrachter oder dem Ablader obliegen, werden durch Absatz 1 nicht berührt.“

639 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 3 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in Abs. 5 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 564

(1) Bei unrichtigen Angaben über die Art und die Beschaffenheit der Güter haftet der Befrachter oder der Ablader, wenn ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, dem Verfrachter und den übrigen in § 512 Abs. 1 bezeichneten Personen für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit der Angaben entsteht.

(2) Das gleiche gilt, wenn er Kriegskonterbande oder Güter schuldhaft verladet, deren Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr verboten ist, oder wenn er bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, schuldhaft übertritt.

(3) Seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß er mit Zustimmung des Kapitäns handelt.

§ 564a⁶⁴⁰

§ 564b⁶⁴¹

§ 564c⁶⁴²

§ 565 Zeitfracht

(1) Die Zeitfracht ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.

(2) Die Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht entfällt für die Zeit, in der das Schiff infolge von Mängeln oder sonstigen Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur vertragsgemäßen Verwendung zur Verfügung steht. Ist die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert, ist eine angemessen herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen.⁶⁴³

(4) Er kann aus der Beschlagnahme der Güter keinen Grund herleiten, die Bezahlung der Fracht zu verweigern.

(5) Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Kapitän befugt, die Güter ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.“

640 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in den Sätzen 2 und 3 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auch wer ohne Kenntnis des Kapitäns Güter an Bord bringt, ist nach § 564 zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Der Kapitän ist befugt, solche Güter wieder ans Land zu setzen oder, wenn sie das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, nötigenfalls über Bord zu werfen. Hat der Kapitän die Güter an Bord behalten, so ist dafür die höchste, am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu bezahlen.“

641 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 Satz 1 und 2 und Abs. 2 Satz 1 und 2 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Werden entzündliche, explosive oder sonst gefährliche Güter an Bord gebracht, ohne daß der Kapitän von ihnen oder ihrer gefährlichen Art oder Beschaffenheit Kenntnis erlangt hat, so haftet der Befrachter oder der Ablader nach § 564, auch ohne daß ihn ein Verschulden trifft. Der Kapitän ist in diesem Fall befugt, die Güter jederzeit und an jedem beliebigen Ort auszuschiffen, zu vernichten oder sonst unschädlich zu machen.

(2) Hat der Kapitän der Abladung in Kenntnis der gefährlichen Art oder Beschaffenheit der Güter zugestimmt, so ist er berechtigt, in gleicher Weise zu verfahren, wenn die Güter das Schiff oder die übrige Ladung gefährden. Auch in diesem Fall ist der Verfrachter und der Kapitän zum Ersatz des Schadens nicht verpflichtet. Die Vorschriften über die Verteilung des Schadens im Fall der großen Haverei bleiben unberührt.“

642 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„In den Fällen der §§ 564 bis 564b steht der Kenntnis des Kapitäns die Kenntnis des Verfrachters oder des Schiffsagenten gleich.“

643 ÄNDERUNGEN

§ 566 Pfandrecht des Zeitvercharterers

(1) Der Zeitvercharterer hat für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den an Bord des Schiffes befindlichen Sachen einschließlich des Treibstoffs, soweit diese Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Die für den gutgläubigen Erwerb des Eigentums geltenden §§ 932, 934 und 935 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind nicht anzuwenden.

(2) Der Zeitvercharterer hat ferner für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten. Er ist jedoch zur Hinterlegung berechtigt, solange ihm der Zeitcharterer das Pfandrecht nicht anzeigt.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 hat der Zeitvercharterer kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht.⁶⁴⁴

§ 567 Pflichtverletzung

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so bestimmen sich die Rechtsfolgen nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, soweit nicht in diesem Unterabschnitt etwas anderes bestimmt ist.⁶⁴⁵

§ 568 Zurückbehaltungsrecht

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 565

(1) Der Verfrachter ist nicht befugt, ohne Erlaubnis des Befrachters die Güter in ein anderes Schiff zu verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so ist er für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich, es sei denn, daß der Schaden auch dann entstanden und dem Befrachter zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht auf ein anderes Schiff verladen worden wären.

(2) Auf Umladungen in ein anderes Schiff, die in Fällen der Not nach dem Antritt der Reise erfolgen, finden die Vorschriften des Absatzes 1 keine Anwendung.“

644 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 566

(1) Ohne Zustimmung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.

(2) Die Landesgesetze können bestimmen, daß diese Vorschrift, soweit sie die Beladung des Verdecks betrifft, auf die Küstenschifffahrt keine Anwendung findet.“

645 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 567

(1) Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen hat der Kapitän, sobald er zur Einnahme der Ladung fertig und bereit ist, dies dem Befrachter anzuzeigen.

(2) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

(3) Über die Ladezeit hinaus hat der Verfrachter auf die Abladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Überliegezeit).

(4) Für die Ladezeit kann, sofern nicht das Gegenteil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen hat der Befrachter dem Verfrachter für die Überliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) zu gewähren.“

Der Zeitvercharterer kann die von ihm geschuldeten Leistungen, einschließlich der Einnahme von Gut und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, solange der Zeitcharterer einen fälligen Anspruch auf Zeitfracht nicht erfüllt.⁶⁴⁶

§ 569 Rückgabe des Schiffes

(1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.

(2) Wird das Vertragsverhältnis durch eine außer- ordentliche Kündigung beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird. Die Partei, die den Grund für die außerordentliche Kündigung zu vertreten hat, hat jedoch der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.⁶⁴⁷

Vierter Abschnitt Schiffsnotlagen⁶⁴⁸

Erster Unterabschnitt Schiffszusammenstoß⁶⁴⁹

§ 570 Schadensersatzpflicht

Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den Schaden, der durch den Zusammenstoß an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen verursacht wurde. Die Ersatzpflicht tritt

646 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 568

(1) Ist die Dauer der Ladezeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Ladezeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

(2) Ist eine Überliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Überliegezeit vierzehn Tage.

(3) Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegelds, so ist anzunehmen, daß eine Überliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.“

647 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 569

(1) Ist die Dauer der Ladezeit oder der Tag, mit welchem die Ladezeit enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Überliegezeit ohne weiteres mit dem Ablauf der Ladezeit.

(2) In Ermangelung einer solchen vertragsmäßigen Bestimmung beginnt die Überliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, daß die Ladezeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Ladezeit dem Befrachter erklären, an welchem Tag er die Ladezeit für abgelaufen halte. In diesem Fall ist zum Ablauf der Ladezeit und zum Beginn der Überliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.“

648 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

649 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

jedoch nur ein, wenn den Reeder jenes Schiffes oder eine in § 480 genannte Person ein Verschulden trifft.⁶⁵⁰

§ 571 Mitverschulden

(1) Sind die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe zum Schadensersatz verpflichtet, so bestimmt sich der Umfang des von einem Reeder zu leistenden Ersatzes nach dem Verhältnis der Schwere seines Verschuldens zu dem der anderen Reeder. Kann ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Abweichend von Absatz 1 haften die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamtschuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.⁶⁵¹

§ 572 Fernschädigung

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so sind die §§ 570 und 571 entsprechend anzuwenden.⁶⁵²

§ 573 Beteiligung eines Binnenschiffs

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts sind entsprechend anzuwenden, wenn an dem Unfall ein Binnenschiff beteiligt ist.⁶⁵³

650 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 570

(1) Nach dem Ablauf der Ladezeit oder, wenn eine Überliegezeit vereinbart ist, nach dem Ablauf der Überliegezeit ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Abladung noch länger zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens drei Tage vor dem Ablauf der Ladezeit oder der Überliegezeit dem Befrachter erklären.

(2) Ist dies nicht geschehen, so läuft die Ladezeit oder Überliegezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tag der Abgabe der Erklärung drei Tage verstrichen sind.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 erwähnten drei Tage werden in allen Fällen als ununterbrochen fortlaufende Tage nach dem Kalender gezählt.“

651 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 571

Die in den §§ 569 und 570 bezeichneten Erklärungen des Verfrachters sind an keine besondere Form gebunden. Weigert sich der Befrachter, den Empfang einer solchen Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen, so ist der Verfrachter befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des Befrachters errichten zu lassen.“

652 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 572

(1) Das Liegegeld ist, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist, nach billigem Ermessen zu bestimmen.

(2) Hierbei ist auf die näheren Umstände des Falles, insbesondere auf die Heuerbeträge und die Unterhaltskosten der Schiffsbesatzung sowie auf den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst, Rücksicht zu nehmen.“

653 ÄNDERUNGEN

Zweiter Unterabschnitt

Bergung⁶⁵⁴

§ 574 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

(1) Berger ist, wer folgenden Schiffen oder Vermögensgegenständen Hilfe leistet:

1. einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand,
2. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder
3. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, wenn ihm von einem Seeschiff aus Hilfe geleistet wird.

(2) Als Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 gelten dagegen

1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie
2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.

(3) Der Berger ist gegenüber den Eigentümern des Schiffes sowie der sonstigen Vermögensgegenstände, denen er Hilfe leistet, verpflichtet, die Leistung mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands vernünftigerweise darum ersucht wird.

(4) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän eines in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind die in Satz 1 genannten Personen auf vernünftiges Ersuchen des Bergers auch verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.⁶⁵⁵

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 573

(1) Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage sowie diejenigen Tage, an welchen der Befrachter durch Zufall die Ladung zu liefern verhindert ist.

(2) Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgendeinen anderen Zufall entweder

1. die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff oder
2. die Übernahme der Ladung

verhindert ist.“

654 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

655 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 574

Für die Tage, die der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung länger warten muß, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Ladezeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Übernahme der Ladung länger warten muß, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Überliegezeit eintritt.“

§ 575 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie gegenüber dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands verpflichtet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- und Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird.⁶⁵⁶

§ 576 Bergelohnanspruch

(1) Sind die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn sowohl das geborgene Schiff als auch das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes des Schiffes und der Vermögensgegenstände zueinander anteilig verpflichtet.⁶⁵⁷

§ 577 Höhe des Bergelohns

(1) Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie auf die Rettung von Menschenleben;

656 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 575

Sind für die Dauer der Ladezeit nach § 568 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maßgebend, so kommen bei der Berechnung der Ladezeit die Vorschriften der §§ 573 und 574 nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.“

657 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 576

Hat sich der Verfrachter ausbedungen, daß die Abladung bis zu einem bestimmten Tag beendet sein muß, so wird er durch die Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung (§ 573 Abs. 2 Nr. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.“

6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;
8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;
10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.⁶⁵⁸

§ 578 Sondervergütung

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den Bergelohn übersteigt, der dem Berger zusteht. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 577 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 575 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 577 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.⁶⁵⁹

§ 579 Ausschluss des Vergütungsanspruchs

658 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 577

(1) Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten erhalten und ist dieser Dritte ungeachtet der von dem Verfrachter in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln oder verweigert er die Lieferung der Ladung, so hat der Verfrachter den Befrachter schleunigst hiervon zu benachrichtigen und nur bis zum Ablauf der Ladezeit, nicht auch während der etwa vereinbarten Überliegezeit auf die Abladung zu warten, es sei denn, daß er von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten des Befrachters noch innerhalb der Ladezeit eine entgegengesetzte Anweisung erhält.

(2) Ist für die Ladezeit und die Löschezit zusammen eine ungeteilte Frist bestimmt, so wird für den in Absatz 1 erwähnten Fall die Hälfte dieser Frist als Ladezeit angesehen.“

659 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 578

Der Verfrachter hat auf Verlangen des Befrachters die Reise auch ohne die volle bedungene Ladung anzutreten. Es gebührt ihm aber alsdann nicht nur die volle Fracht und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Außerdem sind ihm die Mehrkosten, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung etwa erwachsen, durch den Befrachter zu erstatten.“

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers, Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.⁶⁶⁰

§ 580 Fehlverhalten des Bergers

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.⁶⁶¹

§ 581 Ausgleichsanspruch

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden Mitglieds der Schiffsbesatzung verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines Verteilungsplans. Darin wird der Bruchteil festgesetzt, der jedem Beteiligten zukommt. Der Verteilungsplan ist vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu geben.

660 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 579

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Zeit, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten verpflichtet ist (Wartezeit), die Abladung nicht vollständig bewirkt, so ist der Verfrachter befugt, sofern der Befrachter nicht von dem Vertrag zurücktritt, die Reise anzutreten und die in § 578 bezeichneten Forderungen geltend zu machen.“

661 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 2 Nr. 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 580

(1) Der Befrachter kann vor dem Antritt der Reise, sei diese eine einfache oder eine zusammengesetzte, von dem Vertrag unter der Verpflichtung zurücktreten, die Hälfte der bedungenen Fracht als Fautfracht zu zahlen.

(2) Im Sinne dieser Vorschrift wird die Reise schon dann als angetreten erachtet:

1. wenn der Befrachter den Kapitän bereits abgefertigt hat;
2. wenn er die Ladung bereits ganz oder zu einem Teil geliefert hat und die Wartezeit verstrichen ist.“

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.⁶⁶²

§ 582 Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 577 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 581 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.⁶⁶³

§ 583 Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann derjenige, der bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, von dem Berger, dem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstands oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts eine Vergütung zusteht, einen angemessenen Anteil an der Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 580 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrags, um den sich der Anteil mindert, unmittelbar gegen die Eigentümer des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 576 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.⁶⁶⁴

662 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 581

(1) Macht der Befrachter von dem in § 580 bezeichneten Recht Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so hat er auch die Kosten der Einladung und Wiederausladung zu tragen und für die Zeit der Wiederausladung, soweit sie nicht in die Ladezeit fällt, Liegegeld (§ 572) zu zahlen. Die Wiederausladung ist mit möglichster Beschleunigung zu bewirken.

(2) Der Verfrachter ist verpflichtet, den Aufenthalt, den die Wiederausladung verursacht, selbst dann sich gefallen zu lassen, wenn dadurch die Wartezeit überschritten wird. Für die Zeit nach dem Ablauf der Wartezeit hat er Anspruch auf Liegegeld und auf Ersatz des durch die Überschreitung der Wartezeit entstandenen Schadens, soweit der letztere den Betrag dieses Liegegelds übersteigt.“

663 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 582

(1) Nachdem die Reise im Sinne des § 580 angetreten ist, kann der Befrachter nur gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der in § 615 bezeichneten Forderungen von dem Vertrag zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

(2) Im Falle der Wiederausladung hat der Befrachter nicht nur die hierdurch entstehenden Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Verfrachter entsteht.

(3) Zum Zwecke der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen, ist der Verfrachter nicht verpflichtet.“

664 ÄNDERUNGEN

§ 584 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch im Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden, wenn

1. der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
2. die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.⁶⁶⁵

§ 585 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten hat nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für seine Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn oder Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist,
2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,
3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.⁶⁶⁶

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 583

Der Befrachter ist statt der vollen Fracht nur zwei Dritteile als Fautfracht zu zahlen verpflichtet, wenn das Schiff zugleich auf Rückladung verfrachtet ist oder in Ausführung des Vertrags zur Einnahme der Ladung eine Fahrt aus einem anderen Hafen zu machen hat und in diesen beiden Fällen der Rücktritt früher erklärt wird, als die Rückreise oder die Reise aus dem Abladungshafen im Sinne des § 580 angetreten ist.“

665 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 584

(1) Bei anderen zusammengesetzten Reisen erhält der Verfrachter, wenn der Befrachter den Rücktritt erklärt, bevor in bezug auf den letzten Reiseabschnitt die Reise im Sinne des § 580 angetreten ist, als Fautfracht zwar die volle Fracht, es kommt von dieser jedoch ein angemessener Bruchteil in Abzug, sofern die Umstände die Annahme begründen, daß der Verfrachter infolge der Aufhebung des Vertrags Kosten erspart und Gelegenheit zu anderweitigem Frachtverdienst gehabt habe.

(2) Der Abzug darf in keinem Fall die Hälfte der Fracht übersteigen.“

666 ÄNDERUNGEN

§ 586 Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 603 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis eines Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei nach § 594 Absatz 1.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung; § 600 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Sachen, die noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Schiffer oder Kapitän zu richten; das gegen den Schiffer oder Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.⁶⁶⁷

§ 587 Sicherheitsleistung

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung eine ausreichende Sicherheit für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort entfernt werden, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den Schaden, der durch sein Verschulden dem Berger entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.⁶⁶⁸

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 585

Liefert der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit keine Ladung, so ist der Verfrachter an seine Verpflichtungen aus dem Vertrag nicht länger gebunden und befugt, gegen den Befrachter dieselben Ansprüche geltend zu machen, welche ihm zugestanden haben würden, wenn der Befrachter von dem Vertrag zurückgetreten wäre (§§ 580, 583 und 584).“

667 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 586

(1) Auf die Fautfracht wird die Fracht, welche der Verfrachter für andere Ladungsgüter erhält, nicht angerechnet. Die Vorschrift des § 584 Abs. 1 bleibt unberührt.

(2) Der Anspruch des Verfrachters auf Fautfracht ist nicht davon abhängig, daß er die im Vertrag bezeichnete Reise ausführt.

(3) Durch die Fautfracht werden die Ansprüche des Verfrachters auf Liegegeld und die übrigen ihm etwa zustehenden Forderungen (§ 614) nicht ausgeschlossen.“

668 ÄNDERUNGEN

Dritter Unterabschnitt Große Haverei⁶⁶⁹

§ 588 Errettung aus gemeinsamer Gefahr

(1) Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden die hierdurch entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen.

(2) Beteiligter ist derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls Eigentümer des Schiffes oder Eigentümer des Treibstoffs ist oder der die Gefahr trägt, dass ein zur Ladung gehörendes Frachtstück oder eine Frachtforderung untergeht.⁶⁷⁰

§ 589 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Betei-

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 587

Ist ein verhältnismäßiger Teil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so gelten die Vorschriften der §§ 567 bis 586 mit folgenden Abweichungen:

1. Der Verfrachter erhält in den Fällen, in denen er sich nach diesen Vorschriften mit einem Teil der Fracht begnügen müßte, als Fautfracht die volle Fracht, es sei denn, daß sämtliche Befrachter zurüctreten oder keine Ladung liefern.

Von der vollen Fracht kommt jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten annimmt.

2. In den Fällen der §§ 581 und 582 kann der Befrachter die Wiederausladung nicht verlangen, wenn sie eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung nötig machen würde, es sei denn, daß alle übrigen Befrachter zustimmen. Außerdem ist der Befrachter verpflichtet, sowohl die Kosten als auch den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.

Machen sämtliche Befrachter von dem Recht des Rücktritts Gebrauch, so hat es bei den Vorschriften der §§ 581 und 582 sein Bewenden.“

669 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Unterabschnitts eingefügt.

670 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 588

(1) Hat der Frachtvertrag Stückgüter zum Gegenstand, so muß der Befrachter auf die Aufforderung des Kapitäns ohne Verzug die Abladung bewirken.

(2) Ist der Befrachter säumig, so ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten; der Befrachter muß, wenn die Reise ohne die Güter angetreten wird, gleichwohl die volle Fracht entrichten. Es kommt von der letzteren jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten annimmt.

(3) Der Verfrachter, der den Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Befrachter geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Befrachter vor der Abreise kundzugeben. Auf diese Erklärung finden die Vorschriften des § 571 Anwendung.“

ligte, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen eines ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Ist die Gefahr durch ein Verschulden eines Beteiligten herbeigeführt worden, so ist dieser den Beitragspflichtigen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.⁶⁷¹

§ 590 Bemessung der Vergütung

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise gehabt hätten.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Unterschied zwischen dem Verkehrswert der beschädigten Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise und dem Verkehrswert, den die Sachen in unbeschädigtem Zustand an diesem Ort und zu dieser Zeit gehabt hätten. Sind Sachen nach dem Havereifall repariert worden, so wird vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewendeten Kosten dem Wertverlust entsprechen.

(3) Die Vergütung für den Untergang einer Frachtforderung bemisst sich nach dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) War die aufgeopferte oder beschädigte Sache unmittelbar vor Beginn der Reise Gegenstand eines Kaufvertrags, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis der Verkehrswert dieser Sache ist.⁶⁷²

§ 591 Beitrag

(1) Die Beteiligten, mit Ausnahme der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste, haben zur Zahlung der Vergütung einen Beitrag zu leisten.

(2) Die Beiträge zur Großen Haverei bemessen sich nach dem Wert der Gegenstände, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung der betreffenden Sache in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert einer Frachtforderung ist der Bruttobetrag der am Ende der Reise geschuldeten Fracht zuzüglich einer etwaigen Vergütung für einen Untergang der Frachtforderung wegen Havereimaßnahmen.⁶⁷³

671 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 589

(1) Nach der Abladung kann der Befrachter auch gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der in § 615 bezeichneten Forderungen nur nach Maßgabe des § 587 Nr. 2 Abs. 1 von dem Vertrag zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

(2) Die Vorschrift des § 582 Abs. 3 findet Anwendung.“

672 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 590

Ist ein Schiff auf Stückgüter angelegt und die Zeit der Abreise nicht festgesetzt, so hat auf Antrag des Befrachters der Richter nach den Umständen des Falles den Zeitpunkt zu bestimmen, über welchen hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden darf.“

673 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

§ 592 Verteilung

(1) Die Höhe der Vergütung, die ein Beteiligter wegen der Aufopferung oder Beschädigung eines ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnenden Gegenstands beanspruchen kann, sowie die Höhe des Beitrags, den ein Beteiligter zu zahlen hat, bestimmen sich nach dem Verhältnis der gesamten, allen Beteiligten zustehenden Vergütung zu der Summe der von allen Beteiligten zu leistenden Beiträge. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust über dem nach Satz 1 errechneten Anteil, so hat der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz Anspruch auf eine Vergütung. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust unter dem nach Satz 1 errechneten Anteil, muss der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz einen Beitrag zahlen.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet jedoch nur bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstands, der ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnen ist.⁶⁷⁴

§ 593 Schiffsgläubigerrecht

Die Vergütungsberechtigten haben nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für ihre Beitragsforderungen gegen den Eigentümer des Schiffes sowie den Gläubiger der Fracht die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem Schiff.⁶⁷⁵

§ 594 Pfandrecht der Vergütungsberechtigten. Nichtauslieferung

(1) Die Vergütungsberechtigten haben für ihre Beitragsforderungen ein Pfandrecht an dem Treibstoff und der Ladung der Beitragspflichtigen.

(2) Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind. Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1 oder besteht an einer Sache auch ein Pfandrecht nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 591

Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Befrachter innerhalb der Zeit, binnen welcher die Güter zu liefern sind, dem Kapitän zugleich alle zur Verschiffung der Güter erforderlichen Papiere zuzustellen.“

674 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 592

(1) Der Kapitän hat zur Löschung der Ladung das Schiff an den Platz hinzulegen, der ihm von demjenigen, an welchen die Ladung abzuliefern ist (Empfänger), oder, wenn die Ladung an mehrere Empfänger abzuliefern ist, von sämtlichen Empfängern angewiesen wird.

(2) Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämtlichen Empfängern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Kapitän an dem ortsüblichen Lösungsplatz anzulegen.“

675 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 593

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Lösungsplatzes und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein anderes bestimmt ist, werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiff von dem Verfrachter, alle übrigen Kosten der Löschung von dem Ladungsempfänger getragen.“

für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt. § 603 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung. § 600 Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Reeder ausgeübt. Auf die Geltendmachung des Pfandrechts an der Ladung sind die §§ 368 und 495 Absatz 4 entsprechend anzuwenden.

(5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern. Liefert der Kapitän die Sachen entgegen Satz 1 aus, so haftet er für den Schaden, der den Vergütungsberechtigten durch sein Verschulden entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.⁶⁷⁶

§ 595 Aufmachung der Dispache

(1) Jeder Beteiligte ist berechtigt, die Aufmachung der Dispache am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, in dem die Reise endet, zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert, ist der Reeder verpflichtet, die Aufmachung der Dispache an dem in Satz 1 genannten Ort unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

(2) Die Dispache wird durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen oder eine vom Gericht besonders ernannte sachverständige Person (Dispacheur) aufgemacht.

(3) Jeder Beteiligte hat die in seinen Händen befindlichen Urkunden, die zur Aufmachung der Dispache erforderlich sind, dem Dispacheur zur Verfügung zu stellen.⁶⁷⁷

Fünfter Abschnitt

676 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 594

(1) Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen hat der Kapitän, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen.

(2) Ist der Empfänger dem Kapitän unbekannt, so ist die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

(3) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Löschzeit.

(4) Über die Löschzeit hinaus hat der Verfrachter nur dann auf die Abnahme der Ladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Überliegezeit).

(5) Für die Löschzeit kann, sofern nicht das Gegenteil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen ist dem Verfrachter für die Überliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) zu gewähren.

(6) In Ansehung der Höhe des Liegegelds finden die Vorschriften des § 572 Anwendung.“

677 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 595

(1) Ist die Dauer der Löschzeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Löschzeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

(2) Ist eine Überliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Überliegezeit vierzehn Tage.

(3) Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegelds, so ist anzunehmen, daß eine Überliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.“

Schiffsgläubiger⁶⁷⁸

§ 596 Gesicherte Forderungen

(1) Die Gläubiger folgender Forderungen haben die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;
2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie Lotsgebühren;
3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, wenn die Forderungen aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;
4. Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten; Forderungen gegen den Eigentümer des Schiffes und gegen den Gläubiger der Fracht auf einen Beitrag zur Großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;
5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder.

(2) Absatz 1 Nummer 3 ist nicht auf Ansprüche anzuwenden, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.⁶⁷⁹

§ 597 Pfandrecht der Schiffsgläubiger

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.⁶⁸⁰

678 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

679 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 596

(1) Ist die Dauer der Löschezit oder der Tag, mit welchem die Löschezit enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Überliegezeit ohne weiteres mit dem Ablauf der Löschezit.

(2) In Ermangelung einer solchen vertragsmäßigen Bestimmung beginnt die Überliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Empfänger erklärt hat, daß die Löschezit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Löschezit dem Empfänger erklären, an welchem Tag er die Löschezit für abgelaufen halte. In diesem Fall ist zum Ablauf der Löschezit und zum Beginn der Überliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

(3) Auf die in Absatz 2 erwähnten Erklärungen des Verfrachters finden die Vorschriften des § 571 Anwendung.“

680 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 597

(1) Bei der Berechnung der Lösch- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage sowie diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

(2) Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgendeinen anderen Zufall entweder

§ 598 Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger

(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.

(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.

(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.⁶⁸¹

§ 599 Erlöschen der Förderung

Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.⁶⁸²

§ 600 Zeitablauf

(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt ein Jahr nach Entstehung der Forderung.

(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das Gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

(3) Ein Zeitraum, währenddessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung, eine Ablaufhemmung oder ein Neubeginn der Frist aus anderen Gründen ist ausgeschlossen.⁶⁸³

-
1. die Beförderung nicht nur der im Schiff befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land oder
 2. die Ausladung aus dem Schiff

verhindert ist.“

681 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 598

Für die Tage, die der Verfrachter wegen der Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land länger warten muß, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Löschzeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Ausladung aus dem Schiff länger warten muß, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Überliegezeit eintritt.“

682 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 599

Sind für die Dauer der Löschzeit nach § 595 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maßgebend, so kommen bei der Berechnung der Löschzeit die Vorschriften der §§ 597 und 598 nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.“

683 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 600

§ 601 Befriedigung des Schiffsgläubigers

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.⁶⁸⁴

§ 602 Vorrang der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.⁶⁸⁵

§ 603 Allgemeine Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 596 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

(3) Beitragsforderungen zur Großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalls, Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung

Hat sich der Verfrachter ausbedungen, daß die Löschung bis zu einem bestimmten Tag beendet sein muß, so wird er durch die Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land (§ 597 Abs. 2 Nr. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.“

684 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 und 2 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 601

(1) Wenn sich der Empfänger zur Abnahme der Güter bereit erklärt, die Abnahme aber über die von ihm einzuhaltenden Fristen verzögert, so ist der Kapitän befugt, die Güter unter Benachrichtigung des Empfängers in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, in dieser Weise zu verfahren und zugleich den Befrachter davon in Kenntnis zu setzen, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder sich über die Annahme auf die in § 594 vorgeschriebene Anzeige nicht erklärt oder wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist.“

685 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Schiffers“ durch „Kapitäns“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 602

Soweit durch die Säumnis des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Löschezit ohne Verschulden des Kapitäns überschritten wird, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (§ 594), unbeschadet des Rechtes, für diese Zeit, soweit sie keine vertragsmäßige Überliegezeit ist, einen höheren Schaden geltend zu machen.“

der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.⁶⁸⁶

§ 604 Rangordnung der Pfandrechte unter derselben Nummer

(1) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

(3) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.⁶⁸⁷

Sechster Abschnitt Verjährung⁶⁸⁸

§ 605 Einjährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in einem Jahr:

1. Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag und aus einem Konnossement;
2. Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen;
3. Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei;
4. Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 571 Absatz 2 zustehen.⁶⁸⁹

686 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 603

Die Vorschriften der §§ 594 bis 602 kommen auch zur Anwendung, wenn ein verhältnismäßiger Teil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist.“

687 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in Abs. 1 Satz 2 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 604

(1) Stückgüter hat der Empfänger auf die Aufforderung des Kapitäns ohne Verzug abzunehmen. Ist der Empfänger dem Kapitän unbekannt, so ist die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

(2) In Ansehung des Rechtes und der Verpflichtung des Kapitäns, die Güter zu hinterlegen, gelten die Vorschriften des § 601. Die in § 601 vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche, in ortsüblicher Weise zu bewirkende Bekanntmachung erfolgen.

(3) Für die Tage, um welche durch die Säumnis des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöst worden sein, überschritten ist, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (§ 594), unbeschadet des Rechtes, einen höheren Schaden geltend zu machen.“

688 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

689 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 605

§ 606 Zweijährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in zwei Jahren:

1. Schadensersatzansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck, soweit die Ansprüche den Vorschriften dieses Buches unterworfen sind;
2. Schadensersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis;
3. Ansprüche auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten;
4. Ansprüche wegen der Beseitigung eines Wracks.⁶⁹⁰

§ 607 Beginn der Verjährungsfristen

(1) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 1 genannten Ansprüche beginnt mit dem Tag, an dem das Gut abgeliefert wurde, oder, wenn das Gut nicht abgeliefert wurde, mit dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Handelt es sich um Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag, ist auf das Gut abzustellen, das am Ende der letzten Reise abgeliefert wurde oder hätte abgeliefert werden müssen.

(2) Abweichend von Absatz 1 beginnt die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche des Schuldners eines in § 605 Nummer 1 genannten Anspruchs mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat. Satz 1 gilt nicht, wenn der Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, nicht über diesen Schaden unterrichtet wurde.

(3) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 2 genannten Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners eines Anspruchs aus einem Zeitchartervertrag ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist.

(5) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 1 genannten Schadensersatzansprüche beginnt wie folgt:

1. für Ansprüche wegen Körperverletzung eines Fahrgasts mit dem Tag der Ausschiffung des Fahrgasts;
2. für Ansprüche wegen des Todes eines Fahrgasts mit dem Tag, an dem der Fahrgast hätte ausgeschifft werden sollen, oder, wenn der Tod nach der Ausschiffung eingetreten ist, mit dem Tag des Todes, spätestens jedoch ein Jahr nach der Ausschiffung des Fahrgasts;

Hat bei der Verfrachtung des Schiffes im ganzen oder eines verhältnismäßigen Teiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes des Schiffes der Befrachter Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen, so bleiben für die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters die Vorschriften der §§ 594 bis 602 maßgebend.“

690 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 606

Der Verfrachter ist verpflichtet, beim Einladen, Stauen, Befördern, Behandeln und Ausladen der Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Er haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.“

3. für Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(6) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 2 genannten Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis beginnt mit dem den Schaden auslösenden Ereignis.

(7) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit Beendigung der Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Ansprüche ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.⁶⁹¹

§ 607a⁶⁹²

§ 608 Hemmung der Verjährung

Die Verjährung der in den §§ 605 und 606 genannten Ansprüche wird auch durch eine Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.⁶⁹³

691 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 607

(1) Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.

(2) Ist der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer entstanden, so hat der Verfrachter nur sein eigenes Verschulden zu vertreten. Zur Bedienung des Schiffes gehören nicht solche Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden.“

692 QUELLE

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift eingefügt.

AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen gelten für jeden Anspruch gegen den Verfrachter auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch auch beruht.

(2) Wird ein Anspruch auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, gegen einen der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung geltend gemacht, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind.

(3) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Verfrachter, seinen Leuten und den Personen der Schiffsbesatzung als Ersatz zu leisten ist, darf den in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungshöchstbetrag nicht übersteigen.

(4) Ist der Schaden jedoch auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die einer der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind, nicht berufen.“

693 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

§ 609 Vereinbarungen über die Verjährung

(1) Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement wegen Verlust oder Beschädigung von Gut kann nur durch Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden. Eine Bestimmung im Konnossement, die die Verjährung der Schadensersatzansprüche erleichtert, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

(2) Die Verjährung der in § 606 Nummer 1 genannten Ansprüche wegen Personen-, Gepäck- oder Verspätungsschäden kann nur durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Verkürzung der Verjährungsfrist, ist unzulässig.⁶⁹⁴

§ 610 Konkurrierende Ansprüche

Treffen vertragliche Schadensersatzansprüche, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterworfen sind, mit konkurrierenden außervertraglichen Schadensersatzansprüchen zusammen, so gelten auch für die außervertraglichen Ansprüche die Vorschriften dieses Abschnitts.⁶⁹⁵

Siebter Abschnitt

„§ 608

(1) Der Verfrachter haftet nicht für Schäden, die entstehen:

1. aus Gefahren oder Unfällen der See oder anderer schiffbarer Gewässer;
2. aus kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie aus Quarantänebeschränkungen;
3. aus gerichtlicher Beschlagnahme;
4. aus Streik, Aussperrung oder einer sonstigen Arbeitsbehinderung;
5. aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Gutes, seiner Agenten oder Vertreter;
6. aus der Rettung oder dem Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
7. aus Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder aus verborgenen Mängeln oder der eigentümlichen natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einer der in Absatz 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist.

(3) Die Haftungsbefreiung tritt nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Eintritt der Gefahr auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter zu vertreten hat.“

694 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 609

Der Verfrachter ist von jeder Haftung frei, wenn der Befrachter oder der Ablader wissentlich bewirkt hat, daß die Art oder der Wert des Gutes im Konnossement falsch angegeben ist.“

695 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 610

Bevor der Empfänger die Güter übernimmt, kann er und der Kapitän, um den Zustand der Güter oder um deren Maß, Zahl oder Gewicht festzustellen, sie durch die zuständige Behörde oder durch die hierzu amtlich bestellten Sachverständigen besichtigen lassen. Die Gegenpartei ist, soweit tunlich, zuzuziehen.“

Allgemeine Haftungsbeschränkung⁶⁹⁶

§ 611 Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden. Dies gilt auch für die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht und ist das Haftungsübereinkommen von 1992 nicht anzuwenden, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche entstanden, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;
2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 612 bis 617.⁶⁹⁷

§ 612 Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

696 QUELLE

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Abschnitts eingefügt.

697 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 611

(1) Ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter ist dem Verfrachter oder seinem Vertreter im Löschungshafen spätestens bei der Auslieferung der Güter an den schriftlich anzuzeigen, der nach dem Frachtvertrag zum Empfang der Güter berechtigt ist. War der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar, so genügt es, wenn die Anzeige innerhalb von drei Tagen nach diesem Zeitpunkt abgesandt wird. In der Anzeige ist der Verlust oder die Beschädigung allgemein zu kennzeichnen.

(2) Der Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand der Güter oder deren Maß, Zahl oder Gewicht spätestens in dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Zeitpunkt unter Zuziehung beider Parteien durch die zuständige Behörde oder durch die hierzu amtlich bestellten Sachverständigen festgestellt worden ist.

(3) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter weder angezeigt noch festgestellt worden, so wird vermutet, daß der Verfrachter die Güter so abgeliefert hat, wie sie im Konnossement beschrieben sind, und daß, falls ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nachgewiesen ist, dieser Schaden auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter nicht zu vertreten hat.“

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 611 Absatz 1 Satz 1) ist auf folgende Ansprüche mit der Maßgabe anzuwenden, dass für sie unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt:

1. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, und
2. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes.

Die in Satz 1 angeführten Ansprüche unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Absatz 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.⁶⁹⁸

§ 613 Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrags festgesetzt.⁶⁹⁹

698 ÄNDERUNGEN

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Der Verfrachter wird von jeder Haftung für Verluste oder Beschädigungen der Güter frei, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird.“

01.01.2002.—Artikel 5 Abs. 16 Nr. 10 des Gesetzes vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Der Verfrachter wird von jeder Haftung für die Güter frei, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird. Diese Frist kann jedoch durch eine zwischen den Parteien nach dem Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist, getroffene Vereinbarung verlängert werden.“

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 612

(1) Ansprüche aus Frachtverträgen sowie aus Konnossementen, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegen, verjähren in einem Jahr seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen.

(2) Rückgriffsansprüche können auch nach Ablauf der in Absatz 1 bestimmten Jahresfrist gerichtlich geltend gemacht werden, sofern die Klage innerhalb von drei Monaten seit dem Tage erhoben wird, an dem derjenige, der den Rückgriffsanspruch geltend macht, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist.“

699 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 613

(1) Die Kosten der Besichtigung trägt der Antragsteller.

(2) Ist die Besichtigung von dem Empfänger beantragt und wird ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt, wofür der Verfrachter Ersatz zu leisten hat, so fallen diesem die Kosten zur Last.“

§ 614 Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.⁷⁰⁰

§ 615 Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls das Schiff nach dem Schiffszeugnis mehr als zwölf Fahrgäste befördern darf, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von zwölf Fahrgästen errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Absatz 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt oder im Falle des Absatzes 2 das Schiff nach dem Schiffszeugnis mehr als zwölf Fahrgäste befördern darf.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung des § 611 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 612 bis 614 und 617 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.⁷⁰¹

700 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 614

(1) Durch die Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Maßgabe des Frachtvertrags oder des Konnossements, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren sowie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten Zölle und übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

(2) Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.“

701 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 23 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter früher auszuliefern, als bis die darauf haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

(2) Ist die Verbodmung für Rechnung des Reeders geschehen, so gilt diese Vorschrift unbeschadet der Verpflichtung des Verfrachters, für die Befreiung der Güter von der Bodmereichild noch vor der Auslieferung zu sorgen.“

§ 616 Wegfall der Haftungsbeschränkung

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist und
2. durch eine solche Handlung oder Unterlassung die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) ausgeschlossen ist.

Gleiches gilt, wenn der Schuldner ein Mitreeder ist und der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche auch die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.⁷⁰²

§ 617 Verfahren der Haftungsbeschränkung

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.⁷⁰³

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat „sowie Bergungs- und Hilfskosten“ durch „, Bergelohn einschließlich Bergungskosten“ ersetzt.

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 615

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter auszuliefern, bevor die darauf haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergelohn einschließlich Bergungskosten bezahlt oder sichergestellt sind.“

702 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 616

(1) Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter, mögen sie verdorben oder beschädigt sein oder nicht, für die Fracht an Zahlungs Statt anzunehmen.

(2) Sind jedoch Behältnisse, die mit flüssigen Waren angefüllt waren, während der Reise ganz oder zum größeren Teil ausgelaufen, so können sie dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen (§ 614) an Zahlungs Statt überlassen werden.

(3) Durch die Vereinbarung, daß der Verfrachter nicht für Leckage haftet, oder durch die Klausel: „frei von Leckage“ wird dieses Recht nicht ausgeschlossen. Das Recht erlischt, sobald die Behältnisse in den Gewahrsam des Abnehmers gelangt sind.

(4) Ist die Fracht in Bausch und Bogen bedungen und sind nur einige Behältnisse ganz oder zum größeren Teil ausgelaufen, so können diese für einen verhältnismäßigen Teil der Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters an Zahlungs Statt überlassen werden.“

703 ÄNDERUNGEN

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„§ 617

(1) Für Güter, die durch irgendeinen Unfall verlorengegangen sind, ist keine Fracht zu bezahlen und die etwa vorausbezahlte zu erstatten, sofern nicht das Gegenteil bedungen ist.