

### § 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.<sup>704</sup>

## Achter Abschnitt Verfahrensvorschriften<sup>705</sup>

### § 618 Einstweilige Verfügung eines Bergers

Auf Antrag eines Bergers (§ 574 Absatz 1) kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935 und 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.<sup>706</sup>

(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.“

#### 704 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.

(2) Diese Vorschrift kommt auch zur Anwendung, wenn das Schiff im ganzen oder ein verhältnismäßiger oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist. Sofern in einem solchen Fall das Frachtgeld in Bausch und Bogen bedungen ist, berechtigt der Verlust eines Teiles der Güter zu einem verhältnismäßigen Abzug von der Fracht.“

#### 705 QUELLE

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

#### 706 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:

#### „§ 618

(1) Ungeachtet der nicht erfolgten Ablieferung ist die Fracht zu zahlen für Güter, deren Verlust infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, eingetreten ist, sowie für Tiere, die unterwegs gestorben sind.

**§ 619 Zustellungen an den Kapitän oder Schiffer**

Eine Klage eines Schiffsgläubigers auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff sowie ein Urteil oder ein Beschluss in einem Verfahren über einen Arrest in ein Schiff können dem Kapitän dieses Schiffes oder, soweit ein Binnenschiff betroffen ist, dem Schiffer zugestellt werden.<sup>707</sup>

§ 620<sup>708</sup>

§ 621<sup>709</sup>

§ 622<sup>710</sup>

(2) Inwiefern die Fracht für Güter zu ersetzen ist, die in Fällen der großen Haverei aufgeopfert worden sind, wird durch die Vorschriften über die große Haverei bestimmt.“

**707 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:

**„§ 619**

(1) Für Güter, die ohne Abrede über die Höhe der Fracht zur Beförderung übernommen sind, ist die am Abladungsort zur Abladungszeit übliche Fracht zu zahlen.

(2) Für Güter, die über das mit dem Befrachter vereinbarte Maß hinaus zur Beförderung übernommen sind, ist die Fracht nach dem Verhältnis der bedungenen Fracht zu zahlen.“

**708 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:

„Ist die Fracht nach Maß, Gewicht oder Menge der Güter bedungen, so ist im Zweifel anzunehmen, daß Maß, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der einlieferten Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.“

**709 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) Außer der Fracht können Kaplaken, Prämien und dergleichen nicht gefordert werden, sofern sie nicht ausbedungen sind.

(2) Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schifffahrt, wie Lotsengeld, Hafengeld, Leuchtfeuergeld, Schlepplohn, Quarantänegelder, Aulseisungskosten und dergleichen, fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn er zu den Maßregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrags nicht verpflichtet war.

(3) Die Fälle der großen Haverei sowie die Fälle der Aufwendung von Kosten zur Erhaltung, Bergung und Rettung der Ladung werden durch die Vorschriften des Absatzes 2 nicht berührt.“

**710 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.

**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) Ist die Fracht nach Zeit bedungen, so beginnt sie in Ermangelung einer anderen Abrede mit dem Tag zu laufen, der auf denjenigen folgt, an welchem der Kapitän anzeigt, daß er zur Einnahme der Ladung, oder bei einer Reise in Ballast, daß er zum Antritt der Reise fertig und bereit sei, sofern aber bei einer Reise in Ballast diese Anzeige am Tag vor dem Antritt der Reise noch nicht erfolgt ist, mit dem Tag, an welchem die Reise angetreten wird.

(2) Ist Liegegeld oder Überliegezeit bedungen, so beginnt in allen Fällen die Zeitfracht erst mit dem Tag zu laufen, an welchem der Antritt der Reise erfolgt.

(3) Die Zeitfracht endet mit dem Tag, an welchem die Löschung vollendet ist.

§ 623<sup>711</sup>

§ 624<sup>712</sup>

§ 625<sup>713</sup>

§ 626<sup>714</sup>

§ 627<sup>715</sup>

---

(4) Wird die Reise ohne Verschulden des Verfrachters verzögert oder unterbrochen, so muß für die Zwischenzeit die Zeitfracht fortentrichtet werden, jedoch unbeschadet der Vorschriften der §§ 637 und 638.“

**711 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) Der Verfrachter hat wegen der in § 614 erwähnten Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange die Güter zurückbehalten oder hinterlegt sind; es dauert auch nach der Ablieferung fort, sofern es binnen dreißig Tagen nach der Beendigung der Ablieferung gerichtlich geltend gemacht wird und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

(3) Die nach § 366 Abs. 3 und § 368 für das Pfandrecht des Frachtführers geltenden Vorschriften finden auch auf das Pfandrecht des Verfrachters Anwendung.

(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.“

**712 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) Im Falle des Streitiges über die Forderungen des Verfrachters ist dieser zur Auslieferung der Güter verpflichtet, sobald die streitige Summe öffentlich hinterlegt ist.

(2) Nach der Ablieferung der Güter ist der Verfrachter zur Erhebung der hinterlegten Summe gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.“

**713 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:

„Hat der Verfrachter die Güter ausgeliefert, so kann er sich wegen der gegen den Empfänger ihm zustehenden Forderungen (§ 614) nicht an dem Befrachter erholen. Nur soweit sich der Befrachter mit dem Schaden des Verfrachters bereichern würde, findet ein Rückgriff statt.“

**714 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:

„Hat der Verfrachter die Güter nicht ausgeliefert und von dem Recht des Pfandverkaufs Gebrauch gemacht, jedoch durch den Verkauf seine vollständige Befriedigung nicht erhalten, so kann er sich an dem Befrachter erholen, soweit er wegen seiner Forderungen aus dem zwischen ihm und dem Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrag nicht befriedigt ist.“

**715 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 die Güter vom Empfänger nicht abgenommen, so ist der Befrachter verpflichtet, den Verfrachter wegen der Fracht und der übrigen Forderungen dem Frachtvertrag gemäß zu befriedigen.

(2) Bei der Abnahme der Güter durch den Befrachter kommen die Vorschriften der §§ 592 bis 624 und der §§ 658 bis 661 mit der Maßgabe zur Anwendung, daß an die Stelle des Empfängers der Befrachter tritt. Insbesondere steht in einem solchen Fall dem Verfrachter wegen seiner Forderungen das

§ 628<sup>716</sup>

§ 629<sup>717</sup>

---

Zurückbehaltungs- und Pfandrecht an den Gütern nach den Vorschriften der §§ 623 und 624 sowie das in § 615 bezeichnete Recht zu.“

**716** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 Nr. 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:

„(1) Der Frachtvertrag tritt außer Kraft, ohne daß ein Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist, wenn vor dem Antritt der Reise durch einen Zufall:

1. das Schiff verlorengeht, insbesondere  
wenn es verunglückt,  
wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert (§ 479) und in dem letzten Fall unverzüglich öffentlich verkauft wird,  
wenn es geraubt wird,  
wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Preise erklärt wird,  
oder
2. die im Frachtvertrag nicht bloß nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichneten Güter verlorengehen,  
oder
3. die nicht im Frachtvertrag speziell bezeichneten Güter verlorengehen, nachdem sie bereits an Bord gebracht oder behufs der Einladung in das Schiff an der Ladungsstelle vom Kapitän übernommen worden sind.

(2) Gehen im Falle des Absatzes 1 Nr. 3 die Güter noch innerhalb der Wartezeit (§ 579) verloren, so tritt der Vertrag nicht außer Kraft, sofern der Befrachter sich unverzüglich bereit erklärt, statt der verlorengegangenen andere Güter (§ 562) zu liefern, und mit der Lieferung noch innerhalb der Wartezeit beginnt. Er hat die Abladung der anderen Güter binnen kürzester Frist zu vollenden, die Mehrkosten dieser Abladung zu tragen und, soweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

**717** 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) Jeder Teil ist befugt, von dem Vertrag zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1. wenn vor dem Antritt der Reise  
das Schiff mit Embargo belegt oder für den Dienst des Reichs oder einer fremden Macht in Beschlag genommen,  
der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt,  
der Abladungs- oder Bestimmungshafen blockiert,  
die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrag zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder ihre Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten,  
durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen oder die Reise oder die Versendung der nach dem Frachtvertrag zu liefernden Güter verhindert wird.  
In allen diesen Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritt, wenn das eingetretene Hindernis nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist;
2. wenn vor dem Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, infolgedessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrag zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

(2) Die Ausübung der in § 562 dem Befrachter erteilten Befugnis wird durch diese Vorschriften nicht ausgeschlossen.“

§ 630<sup>718</sup>

§ 631<sup>719</sup>

§ 632<sup>720</sup>

§ 633<sup>721</sup>

---

**718 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) Geht das Schiff nach dem Antritt der Reise durch einen Zufall verloren (§ 628 Abs. 1 Nr. 1), so endet der Frachtvertrag. Jedoch hat der Befrachter, soweit Güter geborgen oder gerettet werden, die Fracht im Verhältnis der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen (Distanzfracht).

(2) Die Distanzfracht ist nur soweit zu zahlen, als der gerettete Wert der Güter reicht.“

**719 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:

„Bei der Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung, sondern auch das Verhältnis des Aufwands an Kosten und Zeit, der Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Teil der Reise verbunden sind, zu denen des nicht vollendeten Teiles.“

**720 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 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in Abs. 2 „Schiffer“ jeweils durch „Kapitän“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 24 lit. a desselben Gesetzes hat in Abs. 1 Satz 1 „bis 537“ durch „und 536“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 24 lit. b desselben Gesetzes hat Satz 2 in Abs. 1 aufgehoben. Satz 2 lautete: „Der Schiffer ist demzufolge berechtigt und verpflichtet, und zwar im Falle der Dringlichkeit auch ohne vorherige Anfrage, je nachdem es den Umständen entspricht, entweder die Ladung für Rechnung der Beteiligten mittels eines anderen Schiffes nach dem Bestimmungshafen befördern zu lassen oder die Auflagerung oder den Verkauf der Ladung zu bewirken und im Falle der Weiterbeförderung oder Auflagerung, behufs der Beschaffung der hierzu sowie zur Erhaltung der nötigen Mittel, einen Teil davon zu verkaufen oder im Falle der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zu einem Teile zu verbodmen.“

Artikel 1 Nr. 24 lit. c desselben Gesetzes hat in Abs. 2 „Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder“ durch „sowie Bergungs- und Hilfskosten“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 24 lit. d desselben Gesetzes hat Abs. 3 neu gefasst. Abs. 3 lautete:

„(3) Auch für die Erfüllung der nach Absatz 1 dem Schiffer obliegenden Pflichten haftet der Reeder mit dem Schiffe, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat in Abs. 2 „sowie Bergungs- und Hilfskosten“ durch „Bergelohn einschließlich Bergungskosten“ 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) Die Auflösung des Frachtvertrags ändert nichts in den Verpflichtungen des Kapitäns, bei Abwesenheit der Beteiligten auch nach dem Verlust des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen (§§ 535 und 536).

(2) Der Kapitän ist jedoch nicht verpflichtet, die Ladung auszuantworten oder zur Weiterbeförderung einem anderen Kapitän zu übergeben, bevor die Distanzfracht nebst den sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und die auf der Ladung haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergelohn einschließlich Bergungskosten bezahlt oder sichergestellt sind.

(3) Für die Erfüllung der nach Absatz 1 dem Kapitän obliegenden Pflichten haftet auch der Verfrachter.“

**721 AUFHEBUNG**

§ 634<sup>722</sup>

§ 635<sup>723</sup>

§ 636<sup>724</sup>

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

„Gehen nach dem Antritt der Reise die Güter durch einen Zufall verloren, so endet der Frachtvertrag, ohne daß ein Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist; insbesondere ist die Fracht weder ganz noch teilweise zu zahlen, sofern nicht in § 618 das Gegenteil bestimmt ist.“

**722** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 3 und 7 jeweils „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 25 desselben Gesetzes hat in Abs. 7 „§§ 535 bis 537“ durch „§§ 535, 536“ 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) Ereignet sich nach dem Antritt der Reise einer der in § 629 erwähnten Zufälle, so ist jeder Teil befugt, von dem Vertrag zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein.

(2) Tritt jedoch einer der in § 629 Abs. 1 Nr. 1 bezeichneten Zufälle ein, so muß, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem sich das Schiff in einem europäischen oder in einem außereuropäischen Hafen befindet.

(3) Die Frist wird, wenn der Kapitän das Hindernis während des Aufenthalts in einem Hafen erfährt, von dem Tag der erhaltenen Kunde, anderenfalls von dem Tag an berechnet, an welchem der Kapitän, nachdem er davon in Kenntnis gesetzt worden ist, mit dem Schiff zuerst einen Hafen erreicht.

(4) Die Ausladung des Schiffes erfolgt mangels einer anderweitigen Vereinbarung in dem Hafen, in welchem es sich zur Zeit der Erklärung des Rücktritts befindet.

(5) Für den zurückgelegten Teil der Reise ist der Befrachter Distanzfracht (§§ 630 und 631) zu zahlen verpflichtet.

(6) Ist das Schiff infolge des Hindernisses in den Abgangshafen oder in einen anderen Hafen zurückgekehrt, so wird bei der Berechnung der Distanzfracht der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das Schiff erreicht hat, behufs der Feststellung der zurückgelegten Entfernung zum Anhalt genommen.

(7) Der Kapitän ist auch in den vorstehenden Fällen verpflichtet, vor und nach der Auflösung des Frachtvertrags für das Beste der Ladung nach Maßgabe der §§ 535, 536 und 632 zu sorgen.“

**723** **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:

„Muß das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, vor dem Antritt der Reise im Abladungshafen oder nach dem Antritt der Reise in einem Zwischen- oder Nothafen infolge eines der in § 629 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts, auch wenn die Erfordernisse der großen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der großen Haverei verteilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird. Zu den Kosten des Aufenthalts werden alle in § 706 Nr. 4 Abs. 2 aufgeführten Kosten gezählt, diejenigen des Ein- und Auslaufens jedoch nur, wenn wegen des Hindernisses ein Nothafen angelaufen ist.“

**724** **ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 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:

„(1) Wird nur ein Teil der Ladung vor dem Antritt der Reise durch einen Zufall betroffen, der, wenn er die ganze Ladung betroffen hätte, nach den §§ 628 und 629 den Vertrag aufgelöst oder die Parteien

§ 636a<sup>725</sup>§ 637<sup>726</sup>§ 638<sup>727</sup>

zum Rücktritt berechtigt haben würde, so ist der Befrachter nur befugt, entweder statt der vertragsmäßigen andere Güter abzuladen, sofern durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird (§ 562), oder von dem Vertrag unter der Verpflichtung zurückzutreten, die Hälfte der bedungenen Fracht und die sonstigen Forderungen des Verfrachters zu berichtigen (§§ 580 und 581). Bei der Ausübung dieser Rechte ist der Befrachter nicht an die sonst einzuhaltende Zeit gebunden; er hat sich aber ohne Verzug zu erklären, von welchem der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle, und, wenn er die Abladung anderer Güter wählt, die Abladung binnen kürzester Frist zu bewirken, auch die Mehrkosten dieser Abladung zu tragen und, soweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Macht er von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so hat er auch für den durch den Zufall betroffenen Teil der Ladung die volle Fracht zu entrichten. Den durch Krieg, durch ein Einfuhr- oder Ausfuhrverbot oder durch eine andere Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Teil der Ladung ist er jedenfalls aus dem Schiff herauszunehmen verbunden.

(3) Tritt der Zufall nach dem Antritt der Reise ein, so hat der Befrachter für den dadurch betroffenen Teil der Ladung die volle Fracht auch dann zu entrichten, wenn der Kapitän diesen Teil in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genötigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat.

(4) Die Vorschriften der §§ 617 und 618 bleiben unberührt.“

**725** 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.

## 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:

„Eine Abweichung von dem Reiseweg, die der Kapitän zum Zwecke der Rettung von Leben oder Eigentum zur See oder sonst gerechtfertigterweise vornimmt, hat auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen Einfluß, insbesondere haftet der Verfrachter nicht für den daraus entstehenden Schaden.“

**726** 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) Abgesehen von den Fällen der §§ 629 bis 636 hat ein Aufenthalt, den die Reise vor oder nach ihrem Antritt durch Naturereignisse oder andere Zufälle erleidet, auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen Einfluß, es sei denn, daß der erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt wird. Der Befrachter ist jedoch befugt, während jedes durch einen Zufall entstandenen, voraussichtlich längeren Aufenthalts die bereits in das Schiff geladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherheitsleistung für die rechtzeitige Wiedereinladung auszuladen. Unterläßt er die Wiedereinladung, so hat er die volle Fracht zu zahlen. In jedem Fall hat er den Schaden zu ersetzen, der aus der von ihm veranlaßten Wiederausladung entsteht.

(2) Ist der Aufenthalt durch eine Verfügung von hoher Hand herbeigeführt, so ist für die Dauer der Verfügung keine Fracht zu bezahlen, wenn diese nach Zeit bedungen war (§ 622).“

**727** 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:

„Muß das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Befrachter die Wahl, ob er die ganze Ladung an dem Ort, wo sich das Schiff befindet, gegen Berichtigung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der in § 615 bezeichneten Forderungen zurücknehmen oder die Wiederherstellung abwarten will. Im letzteren Fall ist für die Dauer der Ausbesserung keine Fracht zu bezahlen, wenn diese nach Zeit bedungen war.“

§ 639<sup>728</sup>

§ 640<sup>729</sup>

§ 641<sup>730</sup>

§ 642<sup>731</sup>

---

**728 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:

„Wird der Frachtvertrag nach den §§ 628 bis 634 aufgelöst, so werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiff von dem Verfrachter, die übrigen Löschungskosten von dem Befrachter getragen. Hat der Zufall jedoch nur die Ladung betroffen, so fallen die sämtlichen Kosten der Löschung dem Befrachter zur Last. Dasselbe gilt, wenn im Falle des § 636 ein Teil der Ladung gelöscht wird. Muß in einem solchen Fall behufs der Löschung ein Hafen angelaufen werden, so hat der Befrachter auch die Hafenkosten zu tragen.“

**729 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 §§ 628 bis 639 kommen auch zur Anwendung, wenn das Schiff zur Einnahme der Ladung eine Zureise in Ballast nach dem Abladungshafen zu machen hat. Die Reise gilt aber in einem solchen Fall erst dann als angetreten, wenn sie aus dem Abladungshafen angetreten ist. Wird der Vertrag, nachdem das Schiff den Abladungshafen erreicht hat, wenn auch vor dem Antritt der Reise aus dem letzteren, aufgelöst, so erhält der Verfrachter für die Zureise eine nach den Grundsätzen der Distanzfracht (§ 631) zu bemessende Entschädigung.

(2) In anderen Fällen einer zusammengesetzten Reise kommen die §§ 628 bis 639 insoweit zur Anwendung, als die Natur und der Inhalt des Vertrags nicht entgegenstehen.“

**730 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) Bezieht sich der Vertrag nicht auf das Schiff im ganzen, sondern nur auf einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder auf Stückgüter, so gelten die Vorschriften der §§ 628 bis 640 mit folgenden Abweichungen:

1. in den Fällen der §§ 629 und 634 ist jeder Teil sogleich nach dem Eintritt des Hindernisses und ohne Rücksicht auf dessen Dauer befugt, von dem Vertrag zurückzutreten;
2. im Falle des § 636 kann von dem Befrachter das Recht, von dem Vertrag zurückzutreten, nicht ausgeübt werden;
3. im Falle des § 637 steht dem Befrachter das Recht der einstweiligen Löschung nur zu, wenn die übrigen Befrachter ihre Genehmigung erteilen;
4. im Falle des § 638 kann der Befrachter die Güter gegen Entrichtung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen nur zurücknehmen, wenn während der Ausbesserung die Löschung dieser Güter ohnehin erfolgt ist.

(2) Die Vorschriften der §§ 587 und 589 bleiben unberührt.“

**731 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 4 „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) Der Verfrachter hat, sobald die Güter an Bord genommen sind, dem Ablader unverzüglich gegen Rückgabe des etwa bei der Annahme der Güter erteilten vorläufigen Empfangsscheins oder Übernahmekonnossements (Absatz 5) ein Konnossement in so vielen Ausfertigungen auszustellen, als der Ablader verlangt (Bordkonnossement).



§ 643<sup>732</sup>

§ 644<sup>733</sup>

§ 645<sup>734</sup>

(2) Alle Ausfertigungen des Konnossements müssen gleichlautend sein; in ihnen muß angegeben sein, wie viele Ausfertigungen ausgestellt sind.

(3) Der Ablader hat dem Verfrachter auf Verlangen eine von ihm unterschriebene Abschrift des Konnossements zu erteilen.

(4) Der Kapitän und jeder andere dazu ermächtigte Vertreter des Reeders ist zur Ausstellung des Konnossements auch ohne besondere Ermächtigung des Verfrachters befugt.

(5) Das Konnossement kann mit Zustimmung des Abladers auch über Güter ausgestellt werden, die zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord genommen sind (Übernahmekonnossement). Der Ausstellung eines Bordkonnossements steht es gleich, wenn in dem Übernahmekonnossement vermerkt wird, wann und in welches Schiff die Güter an Bord genommen sind.“

**732** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Nr. 2 „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:

„Das Konnossement enthält:

1. den Namen des Verfrachters;
2. den Namen des Kapitäns;
3. den Namen und die Nationalität des Schiffes;
4. den Namen des Abladers;
5. den Namen des Empfängers;
6. den Abladungshafen;
7. den Löschungshafen oder den Ort, an dem Weisung über ihn einzuholen ist;
8. die Art der an Bord genommenen oder zur Beförderung übernommenen Güter, deren Maß, Zahl oder Gewicht, ihre Merkzeichen und ihre äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit;
9. die Bestimmung über die Fracht;
10. den Ort und den Tag der Ausstellung;
11. die Zahl der ausgestellten Ausfertigungen.“

**733** 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 „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:

„Ist in einem vom Kapitän oder einem anderen Vertreter des Reeders ausgestellten Konnossement der Name des Verfrachters nicht angegeben, so gilt der Reeder als Verfrachter. Ist der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet der Reeder dem Empfänger für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht.“

**734** 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) Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, ihre Merkzeichen sowie ihre äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit sind auf Verlangen des Abladers im Konnossement so anzugeben, wie sie der Ablader vor dem Beginn des Einladens schriftlich mitgeteilt hat.

(2) Dies gilt nicht:

§ 646<sup>735</sup>

§ 647<sup>736</sup>

§ 648<sup>737</sup>

§ 649<sup>738</sup>

§ 650<sup>739</sup>

- 
1. für solche Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Fall der Verpackung auf deren Behältnissen oder Umhüllungen aufgedruckt oder in anderer Weise derart angebracht sind, daß sie unter gewöhnlichen Umständen bis zum Ende der Reise lesbar bleiben;
  2. wenn der Verfrachter Grund zu der Annahme hat, daß die Angaben des Abladers ungenau sind, oder wenn er keine ausreichende Gelegenheit hat, diese Angaben nachzuprüfen.“

**735 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:

„Im Fall des § 645 Abs. 2 kann das Konnossement die Angaben des Abladers wiedergeben, wenn es einen entsprechenden Zusatz enthält.“

**736 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.

**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) Auf Verlangen des Abladers ist das Konnossement, wenn nicht das Gegenteil vereinbart ist, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen. Im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen.

(2) Das Konnossement kann auch auf den Namen des Verfrachters oder des Kapitäns als Empfänger lauten.“

**737 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) Zur Empfangnahme der Güter legitimiert ist der, an den die Güter nach dem Konnossement abgeliefert werden sollen oder auf den das Konnossement, wenn es an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

(2) Sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt, so sind die Güter an den legitimierten Inhaber auch nur einer Ausfertigung auszuliefern.“

**738 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.

**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) Melden sich mehrere legitimierte Konnossementsinhaber, so ist der Kapitän verpflichtet, sie sämtlich zurückzuweisen, die Güter in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen und die Konnossementsinhaber, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

(2) Er ist befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen der daraus entstehenden Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten.“

**739 ÄNDERUNGEN**

§ 651<sup>740</sup>

§ 652<sup>741</sup>

§ 653<sup>742</sup>

§ 654<sup>743</sup>

---

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „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:

„Die Übergabe des Konnossements an den, der durch das Konnossement zur Empfangnahme legitimiert wird, hat, sobald die Güter von dem Kapitän oder einem anderen Vertreter des Verfrachters zur Beförderung übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter.“

**740** 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.

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:

„Sind mehrere Ausfertigungen eines an Order lautenden Konnossements ausgestellt, so können von dem Inhaber der einen Ausfertigung die in § 650 bezeichneten Wirkungen der Übergabe des Konnossements nicht zum Nachteil dessen geltend gemacht werden, der auf Grund einer anderen Ausfertigung gemäß § 648 die Auslieferung der Güter von dem Kapitän erlangt hat, bevor der Anspruch auf Auslieferung von dem Inhaber der ersteren Ausfertigung erhoben worden ist.“

**741** 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.

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) Hat der Kapitän die Güter noch nicht ausgeliefert, so geht unter mehreren sich meldenden Konnossementsinhabern, soweit die von ihnen auf Grund der Konnossementsübergabe an den Gütern geltend gemachten Rechte einander entgegenstehen, der vor, dessen Ausfertigung von dem gemeinschaftlichen Vormann, der mehrere Konnossementsausfertigungen an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen so übergeben worden ist, daß sie zur Empfangnahme der Güter legitimiert wurde.

(2) Bei der nach einem anderen Ort übersandten Ausfertigung wird die Zeit der Übergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.“

**742** 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:

„Die Güter brauchen nur gegen Rückgabe einer Ausfertigung des Konnossements, auf der ihre Ablieferung bescheinigt ist, ausgeliefert zu werden.“

**743** 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.

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:

§ 655<sup>744</sup>

§ 656<sup>745</sup>

§ 657<sup>746</sup>

„(1) Ist ein an Order lautendes Konnossement ausgestellt, so darf der Kapitän den Anweisungen des Abladers wegen Rückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm die sämtlichen Ausfertigungen des Konnossements zurückgegeben werden.

(2) Dasselbe gilt, wenn ein Konnossementsinhaber die Auslieferung der Güter verlangt, bevor das Schiff den Bestimmungshafen erreicht hat.

(3) Handelt der Kapitän diesen Vorschriften entgegen, so bleibt der Verfrachter dem rechtmäßigen Inhaber des Konnossements verpflichtet.

(4) Lautet das Konnossement nicht an Order, so sind die Güter, auch wenn keine Ausfertigung des Konnossements beigebracht wird, zurückzugeben oder auszuliefern, wenn der Ablader und der im Konnossement bezeichnete Empfänger damit einverstanden sind. Werden jedoch nicht sämtliche Ausfertigungen des Konnossements zurückgegeben, so kann der Verfrachter verlangen, daß ihm wegen der deshalb zu besorgenden Nachteile zuvor Sicherheit geleistet wird.

**744 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:

„§ 654 gilt auch, wenn der Frachtvertrag vor der Erreichung des Bestimmungshafens infolge eines Zufalls nach den §§ 628 bis 641 aufgelöst wird.“

**745 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. 2 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Das Konnossement ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter maßgebend.

(2) Das Konnossement begründet insbesondere die Vermutung, daß der Verfrachter die Güter so übernommen hat, wie sie nach § 643 Nr. 8 und § 660 beschrieben sind. Dies gilt nicht:

1. wenn das Konnossement einen Zusatz nach § 646 enthält;
2. hinsichtlich des Inhalts solcher Güter, die nach dem Konnossement dem Kapitän in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben worden sind, wenn das Konnossement mit dem Zusatz: ‚Inhalt unbekannt‘ oder mit einem gleichbedeutenden Zusatz versehen ist.

(3) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.“

**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) Das Konnossement ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter maßgebend.

(2) Das Konnossement begründet insbesondere die Vermutung, daß der Verfrachter die Güter so übernommen hat, wie sie nach § 643 Nr. 8 und § 660 beschrieben sind. Ist das Konnossement einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist der Beweis, daß der Verfrachter die Güter nicht so übernommen hat, wie sie nach § 643 Nr. 8 beschrieben sind, nicht zulässig.

(3) Absatz 2 gilt nicht:

1. wenn das Konnossement einen Zusatz nach § 646 enthält;
2. hinsichtlich des Inhalts solcher Güter, die nach dem Konnossement dem Kapitän in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben worden sind, wenn das Konnossement mit dem Zusatz: ‚Inhalt unbekannt‘ oder mit einem gleichbedeutenden Zusatz versehen ist.

(4) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.

§ 658<sup>747</sup>

§ 659<sup>748</sup>

§ 660<sup>749</sup>

---

**746 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) Ist die Fracht nach der Menge (Maß, Zahl oder Gewicht) der Güter bedungen und im Konnossement die Menge angegeben, so ist diese Angabe für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn nicht das Konnossement eine abweichende Bestimmung enthält. Als eine solche ist ein Zusatz nach § 646 nicht anzusehen.

(2) Wird wegen der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen, so sind hierin die Bestimmungen über Löschezit, Überliegezeit und Liegegeld nicht als einbegriffen anzusehen.“

**747 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) Ist in den Fällen der §§ 606 und 607 für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Gütern Ersatz zu leisten, so hat der Verfrachter den gemeinen Handelswert oder den gemeinen Wert zu ersetzen, den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsort der Güter bei Beginn der Löschung des Schiffes oder, wenn das Schiff an diesem Ort nicht entlöst wird, bei seiner Ankunft daselbst haben; hiervon kommt in Abzug, was infolge des Verlusts an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht erspart ist.

(2) Wird der Bestimmungsort der Güter nicht erreicht, so tritt an dessen Stelle der Ort, wo die Reise endet, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet, der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist.“

**748 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:

„Ist in den Fällen der §§ 606 und 607 für Beschädigung von Gütern Ersatz zu leisten, so hat der Verfrachter den Unterschied zwischen dem Verkaufswert der Güter im beschädigten Zustand und dem gemeinen Handelswert oder dem gemeinen Wert zu ersetzen, den die Güter ohne die Beschädigung am Bestimmungsort zur Zeit der Löschung des Schiffes gehabt haben würden; hiervon kommt in Abzug, was infolge der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.“

**749 ÄNDERUNGEN**

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„In jedem Fall haftet der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von eintausendzweihundertfünfzig Deutsche Mark, wenn nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist.“

19.07.2006.—Artikel 2 Nr. 1 lit. a des Gesetzes vom 12. Juli 2006 (BGBl. I S. 1461) hat in Abs. 1 Satz 3 „in Deutsche Mark“ durch „in Euro“ und „der Deutschen Mark“ durch „des Euro“ ersetzt.

Artikel 2 Nr. 1 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 1 Satz 4 „der Deutschen Mark“ durch „des Euro“ 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) Sofern nicht die Art und der Wert der Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen ist, haftet der Verfrachter für Verlust oder Beschädigung der Güter in jedem Fall höchstens bis zu einem Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einem Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Die in Satz 1

§ 661<sup>750</sup>§ 662<sup>751</sup>§ 663<sup>752</sup>

genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Satz 1 genannten Beträge werden in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber 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.

(2) Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Gerät verwendet, um die Güter für die Beförderung zusammenzufassen, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in dem Konnossement als in einem solchen Gerät enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Absatzes 1. Soweit das Konnossement solche Angaben nicht enthält, gilt das Gerät als Stück oder Einheit.

(3) Der Verfrachter verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 sowie nach den §§ 658, 659, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

**750 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:

„§ 244 des Bürgerlichen Gesetzbuchs findet Anwendung; jedoch erfolgt die Umrechnung nach dem Kurswert, der zur Zeit der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort maßgebend ist. § 658 Abs. 2 gilt sinngemäß.“

**751 ÄNDERUNGEN**

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 8 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so können die Verpflichtungen des Verfrachters aus:

§ 559 (See- und Ladungstüchtigkeit),  
 § 563 Abs. 2 und §§ 606 bis 608 (Schadensersatzpflicht),  
 §§ 611 und 612 (Schadensermittlung),  
 § 656 (Beweisvermutung des Konnossements) und  
 § 660 (Haftungssumme)

durch Rechtsgeschäft im voraus nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden. Das gleiche gilt für die sich aus diesen Verpflichtungen ergebenden Schiffsgläubigerrechte.“

**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) Ist ein Konnossement ausgestellt, so können die Verpflichtungen des Verfrachters aus:

§ 559 (See- und Ladungstüchtigkeit),  
 § 563 Abs. 2 und §§ 606 bis 608 (Schadensersatzpflicht),  
 §§ 611 und 612 (Schadensermittlung),  
 § 656 (Beweisvermutung des Konnossements)  
 §§ 658 und 659 (Wertersatz bei Verlust oder Beschädigung der Güter)  
 und  
 § 660 (Haftungssumme)

durch Rechtsgeschäft im voraus nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden. Das gleiche gilt für die sich aus diesen Verpflichtungen ergebenden Schiffsgläubigerrechte.

(2) Dem Ausschluß der Haftung steht die Vereinbarung, durch die dem Verfrachter der Anspruch aus der Versicherung abgetreten wird, sowie jede ähnliche Vereinbarung gleich.

(3) Vereinbarungen über die Erweiterung der Haftung bedürfen der Aufnahme in das Konnossement.“

§ 663a<sup>753</sup>

§ 663b<sup>754</sup>

*Fünfter Abschnitt*<sup>755</sup>

§ 664<sup>756</sup>

---

**752** 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) § 662 steht einer für den Fall der großen Haverei getroffenen Vereinbarung nicht entgegen.

(2) Er findet ferner keine Anwendung:

1. wenn sich der Vertrag auf lebende Tiere oder eine Ladung bezieht, die im Konnossement als Deckladung bezeichnet und tatsächlich so befördert wird;
2. auf die Verpflichtungen, die dem Verfrachter hinsichtlich der Güter in der Zeit vor ihrer Einladung und nach ihrer Ausladung obliegen;
3. auf solche Vereinbarungen, die über eine nicht handelsübliche im regelmäßigen Handelsverkehr zu bewirkende Verschiffung getroffen werden und durch die Eigenart oder Beschaffenheit der Güter oder durch die besonderen Umstände der Verschiffung gerechtfertigt sind, wenn das Konnossement diese Vereinbarungen enthält und mit dem Vermerk ‚nicht an Order‘ versehen ist;
4. auf Chartepartien (§ 557).“

**753** 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:

„Wird bei einer Raumverfrachtung (§ 556 Nr. 1) ein Konnossement ausgestellt, so gilt § 662 von dem Zeitpunkt ab, in dem das Konnossement an einen Dritten begeben wird.“

**754** 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:

„Auf die Beförderung von Gütern zur See durch die Reichspost finden die Vorschriften dieses Abschnitts keine Anwendung.“

**755** ÄNDERUNGEN

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 9 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Überschrift des Abschnitts neu gefasst. Die Überschrift lautete: „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden“.

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: „Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck“.

**756** ÄNDERUNGEN

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 10 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Ist der Reisende in dem Überfahrtsvertrag genannt, so ist er nicht befugt, das Recht auf die Überfahrt an einen anderen abzutreten.“

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) Für Schäden, die bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck entstehen, haften vorbehaltlich des Absatzes 2 der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den diesem Gesetz als Anlage beigefügten Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Die §§ 486 bis 487e bleiben unberührt.

(2) Unterliegt eine Beförderung im Sinne des Absatzes 1 einer Haftungsregelung nach den Vorschriften über die Beförderung von Reisenden oder Gepäck durch ein anderes Beförderungsmittel als

§ 665<sup>757</sup>

§ 666<sup>758</sup>

§ 667<sup>759</sup>

§ 668<sup>760</sup>

§ 669<sup>761</sup>

---

ein Seeschiff, so gelten die Bestimmungen der Anlage nicht, soweit jene Vorschriften auf die Beförderung auf See zwingend anzuwenden sind.“

**757** 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:

„Der Reisende ist verpflichtet, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Kapitäns zu befolgen.“

**758** 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.

AUFHEBUNG

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Reisende, der sich vor oder nach dem Antritt der Reise nicht rechtzeitig an Bord begibt, hat das volle Überfahrtsgeld zu bezahlen, wenn der Kapitän die Reise antritt oder fortsetzt, ohne auf ihn zu warten.“

**759** AUFHEBUNG

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wenn der Reisende vor dem Antritt der Reise den Rücktritt von dem Überfahrtsvertrag erklärt oder stirbt oder durch Krankheit oder einen anderen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genötigt wird, so ist nur die Hälfte des Überfahrtsgelds zu zahlen.

(2) Wenn nach dem Antritt der Reise der Rücktritt erklärt wird oder einer der erwähnten Zufälle sich ereignet, so ist das volle Überfahrtsgeld zu zahlen.“

**760** AUFHEBUNG

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Überfahrtsvertrag tritt außer Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verlorenght (§ 628 Abs. 1 Nr. 1).“

**761** AUFHEBUNG

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Reisende ist befugt, von dem Vertrag zurückzutreten, wenn ein Krieg ausbricht, infolge dessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, oder wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird.

(2) Das Recht des Rücktritts steht auch dem Verfrachter zu, wenn er in einem der vorstehenden Fälle die Reise aufgibt oder wenn das Schiff hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist und die Unternehmung unterbleiben muß, weil die Güter ohne sein Verschulden nicht befördert werden können.“



§ 670<sup>762</sup>

§ 671<sup>763</sup>

§ 672<sup>764</sup>

§ 673<sup>765</sup>

---

**762 AUFHEBUNG**

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) In allen Fällen, in denen nach den §§ 668 und 669 der Überfahrtsvertrag aufgelöst wird, ist kein Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet.

(2) Ist jedoch die Auflösung erst nach dem Antritt der Reise erfolgt, so hat der Reisende das Überfahrtsgeld nach dem Verhältnis der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen.

(3) Bei der Berechnung des zu zahlenden Betrags ist die Vorschrift des § 631 maßgebend.“

**763 AUFHEBUNG**

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 12 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Muß das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Reisende, auch wenn er die Ausbesserung nicht abwartet, das volle Überfahrtsgeld zu zahlen. Wartet er die Ausbesserung ab, so hat ihm der Verfrachter bis zum Wiederantritt der Reise ohne besondere Vergütung Wohnung zu gewähren, auch die nach dem Überfahrtsvertrag in Ansehung der Beköstigung ihm obliegenden Pflichten weiter zu erfüllen.

(2) Erbietet sich jedoch der Verfrachter, den Reisenden mit einer anderen gleich guten Schiffsgelage ohne Beeinträchtigung der übrigen vertragsmäßigen Rechte des Reisenden nach dem Bestimmungshafen zu befördern, und weigert sich der Reisende, von dem Anerbieten Gebrauch zu machen, so hat er auf Gewährung von Wohnung und Kost bis zum Wiederantritt der Reise nicht weiter Anspruch.“

**764 ÄNDERUNGEN**

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 13 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Für die Beförderung des Reiseguts, welches der Reisende nach dem Überfahrtsvertrag an Bord zu bringen befugt ist, hat er, wenn nicht ein anderes bedungen ist, neben dem Überfahrtsgeld keine besondere Vergütung zu zahlen.“

**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:

„Für die Beförderung des Gepäcks, das der Reisende nach dem Beförderungsvertrag an Bord zu bringen befugt ist, hat er, wenn nichts anderes vereinbart ist, neben dem Beförderungsentgelt keine besondere Vergütung zu zahlen.“

**765 ÄNDERUNGEN**

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

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 13 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Auf das an Bord gebrachte Reisegut finden die Vorschriften der §§ 561, 593 und 617 Anwendung.

(2) Ist das Reisegut von dem Kapitän oder einem dazu bestellten Dritten übernommen, so gelten für den Fall seines Verlusts oder seiner Beschädigung die §§ 606 bis 608 und 610 bis 613. Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Art oder der Wert des Gutes bei der Übergabe dem Kapitän oder dem Dritten angegeben worden ist.

(3) Auf sämtliche von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen finden außerdem die Vorschriften der §§ 563 bis 565 und 619 Anwendung.“

**AUFHEBUNG**

§ 674<sup>766</sup>

§ 675<sup>767</sup>

§ 676<sup>768</sup>

§ 677<sup>769</sup>

§ 678<sup>770</sup>

---

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

„Auf das an Bord gebrachte Gepäck sind die §§ 561, 593 und 617 anzuwenden. Auf sämtliche von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen sind außerdem die §§ 563 bis 565 und 619 anzuwenden.“

**766** ÄNDERUNGEN

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 13 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Verfrachter hat wegen des Überfahrtsgelds an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.

(2) Das Pfandrecht besteht jedoch nur, solange die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind.“

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) Der Beförderer hat wegen des Beförderungsentgelts an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.

(2) Das Pfandrecht besteht jedoch nur, solange die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind.“

**767** 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.

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 13 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Stirbt ein Reisender, so ist der Kapitän verpflichtet, in Ansehung des an Bord befindlichen Reise-  
guts des Verstorbenen das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen.“

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:

„Stirbt ein Reisender, so ist der Kapitän verpflichtet, in Ansehung der von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen.“

**768** AUFHEBUNG

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wird ein Schiff zur Beförderung von Reisenden einem Dritten verfrachtet, sei es im ganzen oder zu einem Teil oder dergestalt, daß eine bestimmte Zahl von Reisenden befördert werden soll, so gelten für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Dritten die Vorschriften des vierten Abschnitts, soweit die Natur der Sache ihre Anwendung zuläßt.“

**769** AUFHEBUNG

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wenn in den folgenden Abschnitten dieses Buches die Fracht erwähnt wird, so sind darunter, sofern nicht das Gegenteil bestimmt ist, auch die Überfahrtsgelder zu verstehen.“

**770** AUFHEBUNG

*Sechster Abschnitt*<sup>771</sup>

§ 679<sup>772</sup>

§ 680<sup>773</sup>

§ 681<sup>774</sup>

§ 682<sup>775</sup>

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die auf das Auswanderungswesen sich beziehenden Landesgesetze werden, auch soweit sie privatrechtliche Vorschriften enthalten, durch die Vorschriften dieses Abschnitts nicht berührt.“

**771** 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: „Bodmerei“.

**772** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Bodmerei im Sinne dieses Gesetzbuchs ist ein Darlehnsgeschäft, welches von dem Schiffer als solchem kraft der in diesem Gesetzbuch ihm erteilten Befugnisse unter Zusicherung einer Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände in der Art eingegangen wird, daß der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten) Gegenstände nach der Ankunft des Schiffes an dem Orte sich halten kann, wo die Reise enden soll, für welche das Geschäft eingegangen ist (Bodmereireise).“

**773** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bodmerei kann von dem Schiffer nur in folgenden Fällen eingegangen werden:

1. während sich das Schiff außerhalb des Heimathafens befindet, zum Zwecke der Ausführung der Reise nach Maßgabe der §§ 528, 538 bis 540 und 542;
2. während der Reise im alleinigen Interesse der Ladungsbeteiligten zum Zwecke der Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung nach Maßgabe der §§ 535, 542 und 632.

(2) Im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 kann der Schiffer die Ladung allein verbodmen, in allen übrigen Fällen kann er zwar das Schiff oder die Fracht allein, die Ladung aber nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen.

(3) In der Verbodmung des Schiffes ohne Erwähnung der Fracht ist die Verbodmung der Fracht nicht enthalten. Werden aber Schiff und Ladung verbodmet, so gilt die Fracht als mit verbodmet.

(4) Die Verbodmung der Fracht ist zulässig, solange diese der Seegefahr noch nicht entzogen ist.

(5) Auch die Fracht desjenigen Teiles der Reise, welcher noch nicht angetreten ist, kann verbodmet werden.“

**774** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Höhe der Bodmereiprämie ist ohne Beschränkung dem Übereinkommen der Parteien überlassen.

(2) Die Prämie umfaßt in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung auch die Zinsen.“

**775** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Über die Verbodmung muß von dem Schiffer ein Bodmereibrief ausgestellt werden. Ist dies nicht geschehen, so hat der Gläubiger diejenigen Rechte, welche ihm zustehen würden, wenn der Schiffer zur Befreiung des Bedürfnisses ein einfaches Kreditgeschäft eingegangen wäre.“

§ 683<sup>776</sup>

§ 684<sup>777</sup>

§ 685<sup>778</sup>

§ 686<sup>779</sup>

§ 687<sup>780</sup>

---

**776 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Bodmereigeber kann verlangen, daß der Bodmereibrief enthält:

1. den Namen des Bodmereigläubigers;
2. den Kapitalbetrag der Bodmereischuld;
3. den Betrag der Bodmereiprämie oder den Gesamtbetrag der dem Gläubiger zu zahlenden Summe;
4. die Bezeichnung der verbodmeten Gegenstände;
5. die Bezeichnung des Schiffes und des Schiffers;
6. die Bodmereireise;
7. die Zeit, zu welcher die Bodmereischuld gezahlt werden soll;
8. den Ort, wo die Zahlung erfolgen soll;
9. die Bezeichnung der Urkunde im Texte als Bodmereibrief oder die Erklärung, daß die Schuld als Bodmereischuld eingegangen ist, oder eine andere das Wesen der Bodmerei genügend bezeichnende Erklärung;
10. die Umstände, welche die Eingehung der Bodmerei notwendig gemacht haben;
11. den Tag und den Ort der Ausstellung;
12. die Unterschrift des Schiffers.

Die Unterschrift des Schiffers ist auf Verlangen in öffentlich beglaubigter Form zu erteilen.“

**777 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auf Verlangen des Bodmereigebers ist der Bodmereibrief, sofern nicht das Gegenteil vereinbart ist, an die Order des Gläubigers oder lediglich an Order zu stellen. Im letzteren Falle ist unter der Order die Order des Bodmereigebers zu verstehen.“

**778 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ist vor der Ausstellung des Bodmereibriefs die Notwendigkeit der Eingehung des Geschäfts von dem deutschen Konsul und in dessen Ermangelung von dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde des Ortes der Ausstellung, sofern es aber auch an einer solchen fehlt, von den Schiffsoffizieren urkundlich bezeugt, so wird angenommen, daß der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts in dem vorliegenden Umfange befugt gewesen sei. Es findet jedoch der Gegenbeweis statt.“

**779 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Bodmereigeber kann die Ausstellung des Bodmereibriefs in mehreren Exemplaren verlangen.

(2) Werden mehrere Exemplare ausgestellt, so ist in jedem Exemplar anzugeben, wie viele erteilt sind.“

**780 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

§ 688<sup>781</sup>

§ 689<sup>782</sup>

§ 690<sup>783</sup>

§ 691<sup>784</sup>

§ 692<sup>785</sup>

---

„(1) Die Bodmereischuld ist, sofern nicht in dem Bodmereibriefe selbst eine andere Bestimmung getroffen ist, in dem Bestimmungshafen der Bodmereireise und am achten Tage nach der Ankunft des Schiffes in diesem Hafen zu zahlen.

(2) Von dem Zahlungstag an laufen Zinsen von der ganzen Bodmereischuld einschließlich der Prämie. Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn die Prämie nach der Zeit bedungen ist; die Zeitprämie läuft aber bis zur Zahlung des Bodmereikapitals.“

**781 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Zur Zahlungszeit kann die Zahlung der Bodmereischuld dem legitimierten Inhaber auch nur eines Exemplars des Bodmereibriefs nicht verweigert werden.

(2) Die Zahlung kann nur gegen Rückgabe dieses Exemplars verlangt werden, auf welchem über die Zahlung zu quittieren ist.“

**782 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Melden sich mehrere legitimierte Bodmereibriefsinhaber, so sind sie sämtlich zurückzuweisen, die Gelder, wenn die verbodmeten Gegenstände befreit werden sollen, öffentlich oder, falls dies nicht tunlich ist, sonst in sicherer Weise zu hinterlegen und die Bodmereibriefsinhaber, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe des Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

(2) Kann eine öffentliche Hinterlegung nicht erfolgen, so ist der Hinterleger befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und die daraus entstehenden Kosten von der Bodmereischuld abzuziehen.“

**783 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Dem Bodmereigläubiger fällt weder die große noch die besondere Haverei zur Last.

(2) Soweit jedoch die verbodmeten Gegenstände durch große oder besondere Haverei zur Befriedigung des Bodmereigläubigers unzureichend werden, hat er den hieraus entstehenden Nachteil zu tragen.“

**784 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Jeder der verbodmeten Gegenstände haftet dem Bodmereigläubiger für die ganze Bodmereischuld.

(2) Sobald das Schiff im Bestimmungshafen der Bodmereireise angekommen ist, kann der Gläubiger die verbodmeten Gegenstände mit Arrest belegen lassen; zur Anordnung des Arrestes ist nicht erforderlich, daß ein Arrestgrund glaubhaft gemacht wird.“

**785 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Schiffer hat für die Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Gegenstände zu sorgen; er darf ohne dringende Gründe keine Handlung vornehmen, durch welche die Gefahr für den Bodmer-

§ 693<sup>786</sup>

§ 694<sup>787</sup>

§ 695<sup>788</sup>

§ 696<sup>789</sup>

§ 697<sup>790</sup>

---

geber eine größere oder eine andere wird, als dieser bei dem Abschlusse des Vertrags voraussetzen mußte.

(2) Handelt der Schiffer diesen Vorschriften zuwider, so ist er dem Bodmereigläubiger für den daraus entstandenen Schaden verantwortlich (§ 512).“

**786 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Verändert der Schiffer willkürlich die Bodmereireise oder weicht er von dem ihr entsprechenden Wege willkürlich ab oder setzt er nach ihrer Beendigung die verbodmeten Gegenstände von neuem einer Seegefahr aus, ohne daß das Interesse des Gläubigers es gebietet, so haftet er dem Gläubiger für die Bodmereischuld insoweit persönlich, als dieser aus den verbodmeten Gegenständen seine Befriedigung nicht erhält, es sei denn, daß die unterbliebene Befriedigung durch die Veränderung der Reise oder die Abweichung oder die neue Seegefahr nicht verursacht ist.“

**787 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Schiffer darf die verbodmete Ladung vor der Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch teilweise ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger für die Bodmereischuld insoweit persönlich verpflichtet wird, als dieser aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können.

(2) Es wird vermutet, daß der Gläubiger seine vollständige Befriedigung hätte erlangen können.“

**788 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Hat der Reeder in den Fällen der §§ 692 bis 694 die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des § 512 Abs. 2 und 3 zur Anwendung.“

**789 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird zur Zahlungszeit die Bodmereischuld nicht bezahlt, so kann sicher der Gläubiger aus den verbodmeten Gegenständen befriedigen. Die Befriedigung erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften.

(2) In Ansehung des Schiffes und der Fracht ist die Klage gegen den Schiffer oder den Reeder zu richten; das gegen den Schiffer ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Reeder wirksam. In Ansehung der Ladung ist die Klage vor der Auslieferung gegen den Schiffer zu richten.

(3) Zum Nachteil eines dritten Erwerbers, der den Besitz der verbodmeten Ladung in gutem Glauben erlangt hat, kann der Gläubiger von seinen Rechten keinen Gebrauch machen.“

**790 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Empfänger, dem bei der Annahme der verbodmeten Güter bekannt ist, daß auf ihnen eine Bodmereischuld haftet, wird dem Gläubiger für die Schuld bis zu dem Werte, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung haben, insoweit persönlich verpflichtet, als der Gläubiger, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können.“

§ 698<sup>791</sup>

§ 699<sup>792</sup>

*Siebenter Abschnitt*<sup>793</sup>

*Erster Titel*<sup>794</sup>

§ 700<sup>795</sup>

§ 701<sup>796</sup>

---

**791** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird vor dem Antritte der Bodmereireise die Unternehmung aufgegeben, so ist der Gläubiger befugt, die sofortige Bezahlung der Bodmereichuld an dem Orte zu verlangen, an welchem die Bodmerei eingegangen ist; er muß sich jedoch eine verhältnismäßige Herabsetzung der Prämie gefallen lassen; bei der Herabsetzung ist vorzugsweise das Verhältnis der bestanden zu der übernommenen Gefahr maßgebend.

(2) Wird die Bodmereireise in einem anderen als in ihrem Bestimmungshafen beendet, so ist die Bodmereichuld ohne einen Abzug von der Prämie in diesem anderen Hafen nach dem Ablaufe der vertragmäßigen und in deren Ermangelung der achttätigen Frist (§ 687) zu zahlen. Die Zahlungsfrist wird von dem Tage der endgültigen Einstellung der Reise berechnet.

(3) Soweit sich nicht aus den Vorschriften der Absätze 1 und 2 ein anderes ergibt, kommen auch in diesen Fällen die Vorschriften der §§ 688 bis 697 zur Anwendung.“

**792** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 26 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Anwendung der Vorschriften dieses Abschnitts wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Schiffer zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes oder der Ladung oder beider ist oder daß er auf Grund einer besonderen Anweisung der Beteiligten die Bodmerei eingegangen ist.“

**793** 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: „Haverei“.

**794** AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Große (gemeinschaftliche) Haverei und besondere Haverei“.

**795** 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.

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) Alle Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Kapitän oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zweck aufgewendet werden, sind große Haverei.

(2) Die große Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.“

**796** 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:

§ 702<sup>797</sup>

§ 703<sup>798</sup>

§ 704<sup>799</sup>

§ 705<sup>800</sup>

---

„(1) Alle nicht zur großen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten, soweit die letzteren nicht unter § 621 fallen, sind besondere Haverei.

(2) Die besondere Haverei wird von den Eigentümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein, getragen.“

**797** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 27 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 3 „der §§ 485, 486“ durch „des § 485“ 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) Die Anwendung der Vorschriften über die große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist.

(2) Der Beteiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Verteilung kommt.

(3) Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Maßgabe des § 485.“

**798** 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:

„Die Havereiverteilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise, wirklich gerettet worden ist.“

**799** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 28 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstände beizutragen, wird dadurch, daß der Gegenstand später von einer besonderen Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verlorenght.“

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:

„Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstand beizutragen, wird dadurch, daß der Gegenstand später von einer besonderen Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand vor dem Beginn der Löschung am Ende der Reise ganz verloren geht. Die Verpflichtung bleibt auch in diesem Fall bestehen, wenn ein Dritter, der den Verlust durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat, hierfür eine Entschädigung zu zahlen hat.“

**800** 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) Der Anspruch auf Vergütung einer zur großen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei, die den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, daß er von neuem beschädigt wird oder ganz verlorenght, nur dann aufgehoben, wenn der spätere Unfall mit dem früheren in keinem Zusammenhang steht, und nur insoweit, als der spätere Unfall auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.



§ 706<sup>801</sup>

(2) Sind jedoch vor dem Eintritt des späteren Unfalls zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstands bereits Aufwendungen gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.“

**801** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 29 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Satz 3 in Nr. 7 neu gefasst. Satz 3 lautete: „Dahin werden insbesondere gezählt der Verlust an den während der Reise verkauften Gütern; die Bodmereiprämie, wenn das erforderliche Geld durch Bodmerei aufgenommen wird, und wenn dies nicht der Fall ist, die Prämie für die Versicherung des aufgewendeten Geldes, die Kosten für die Ermittlung der Schäden und für die Aufmachung der Rechnung über die große Haverei (Dis-pache).“

## 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:

„Große Haverei liegt namentlich in den nachstehenden Fällen vor, vorausgesetzt, daß zugleich die Erfordernisse der §§ 700, 702 und 703 insoweit vorhanden sind, als in den folgenden Vorschriften nichts Besonderes bestimmt ist:

1. Wenn Waren, Schiffsteile oder Schiffsgeschäften über Bord geworfen, Masten gekappt, Tauen oder Segel weggeschnitten, Anker, Ankertaue oder Ankerketten geschlippt oder gekappt werden. Sowohl diese Schäden selbst als die durch solche Maßregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden gehören zur großen Haverei.
2. Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder teilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen wird.  
Es gehört zur großen Haverei sowohl der Leichterlohn als der Schaden, der bei dem Überladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiff zugefügt wird, sowie der Schaden, den die Ladung auf dem Leichterfahrzeug erleidet.  
Muß die Erleichterung im regelmäßigen Verlauf der Reise erfolgen, so liegt große Haverei nicht vor.
3. Wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird, jedoch nur wenn es zum Zwecke der Abwendung des Untergangs oder der Nehrung geschieht.  
Sowohl die durch die Strandung einschließlich der Abbringung entstehenden Schäden als auch die Kosten der Abbringung gehören zur großen Haverei.  
Wird das behufs der Abwendung des Untergangs auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig befunden (§ 479), so findet eine Havereiverteilung nicht statt.  
Strandet das Schiff, ohne daß die Strandung zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt ist, so gehören zwar nicht die durch die Strandung veranlaßten Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zweck dem Schiff oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur großen Haverei.
4. Wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiff und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothafen einläuft, insbesondere wenn das Einlaufen zur notwendigen Ausbesserung eines Schadens erfolgt, den das Schiff während der Reise erlitten hat.  
Es gehören in diesem Fall zur großen Haverei die Kosten des Einlaufens und des Auslaufens, die das Schiff selbst treffenden Aufenthaltskosten, die der Schiffsbesatzung während des Aufenthalts gebührende Heuer und Kost, die Auslagen für die Unterbringung der Schiffsbesatzung am Land, solange die Besatzung nicht an Bord verbleiben kann, ferner, falls die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat, gelöscht werden muß, die Kosten des Verbringens von Bord und an Bord sowie die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Land bis zu dem Zeitpunkt, in welchem sie wieder an Bord gebracht werden kann.  
Die sämtlichen Aufenthaltskosten kommen nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, der das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat. Liegt der Grund in einer notwendigen Ausbesserung des Schiffes, so kommen außerdem die Aufenthaltskosten nur bis zu dem Zeitpunkt in Rechnung, in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können.

§ 707<sup>802</sup>

§ 708<sup>803</sup>

§ 709<sup>804</sup>

Die Kosten der Ausbesserung des Schiffes gehören nur insoweit zur großen Haverei, als der auszubessernde Schaden selbst große Haverei ist.

5. Wenn das Schiff gegen Feinde oder Seeräuber verteidigt wird.

Die bei der Verteidigung dem Schiff oder der Ladung zugefügten Beschädigungen, der dabei verbrauchte Schießbedarf und, falls eine Person der Schiffsbesatzung bei der Verteidigung verwundet oder getötet wird, die Heilungs- und Begräbniskosten bilden die große Haverei.

6. Wenn im Falle der Anhaltung des Schiffes durch Feinde oder Seeräuber Schiff und Ladung losgekauft werden.

Was zum Loskauf gegeben ist, bildet nebst den durch den Unterhalt und die Auslösung der Geiseln entstehenden Kosten die große Haverei.

7. Wenn die Beschaffung der zur Deckung der großen Haverei während der Reise erforderlichen Gelder Verluste und Kosten verursacht oder wenn durch die Auseinandersetzung unter den Beteiligten Kosten entstehen.

Diese Verluste und Kosten gehören gleichfalls zur großen Haverei.

Dahin werden insbesondere gezählt der Verlust an den während der Reise veräußerten oder verpfändeten Gütern sowie die Kosten für die Ermittlung der Schäden und für die Aufmachung der Rechnung über die große Haverei (Dispache).“

#### **802 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:

„Nicht als große Haverei, sondern als besondere Haverei werden angesehen:

1. die Verluste und Kosten, welche, wenn auch während der Reise, aus der infolge einer besonderen Haverei nötig gewordenen Beschaffung von Geld entstehen;
2. die Reklamekosten, auch wenn Schiff und Ladung zusammen und beide mit Erfolg reklamiert werden;
3. die durch Prangen verursachte Beschädigung des Schiffes, seines Zubehörs und der Ladung, selbst wenn, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen, geprangt worden ist.“

#### **803 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Nr. 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:

„In den Fällen der großen Haverei bleiben bei der Schadensberechnung die Beschädigungen und Verluste außer Ansatz, welche die nachstehenden Gegenstände betreffen:

1. nicht unter Deck geladene Güter; diese Vorschrift findet jedoch bei der Küstenschifffahrt insofern keine Anwendung, als Deckladungen durch die Landesgesetze für zulässig erklärt sind (§ 566);
2. Güter, über die weder ein Konnossement ausgestellt ist noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft gibt;
3. Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere, die dem Kapitän nicht gehörig bezeichnet worden sind.“

#### **804 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) Der an dem Schiff oder dem Zubehör des Schiffes entstandene, zur großen Haverei gehörige Schaden ist, wenn die Ausbesserung während der Reise erfolgt, am Ort der Ausbesserung und vor dieser, sonst an dem Ort, wo die Reise endet, durch Sachverständige zu ermitteln und zu schätzen. Die Taxe muß die Veranschlagung der erforderlichen Ausbesserungskosten enthalten. Sie ist, wenn während

§ 710<sup>805</sup>

§ 711<sup>806</sup>

§ 712<sup>807</sup>

§ 713<sup>808</sup>

---

der Reise ausgebessert wird, für die Schadensberechnung insoweit maßgebend, als nicht die Ausführungskosten unter den Anschlagssummen bleiben. War die Aufnahme einer Taxe nicht ausführbar, so entscheidet der Betrag der auf die erforderlichen Ausbesserungen wirklich verwendeten Kosten.

(2) Soweit die Ausbesserung nicht während der Reise geschieht, ist die Abschätzung für die Schadensberechnung ausschließlich maßgebend.“

**805 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) Der nach Maßgabe des § 709 ermittelte volle Betrag der Ausbesserungskosten bestimmt die zu leistende Vergütung, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war.

(2) Dasselbe gilt von der Vergütung für einzelne Teile des Schiffes, namentlich für die Metallhaut, sowie für einzelne Teile des Zubehörs, wenn solche Teile noch nicht ein volles Jahr in Gebrauch waren.

(3) In den übrigen Fällen wird von dem vollen Betrag wegen des Unterschieds zwischen alt und neu ein Drittel, bei den Ankerketten ein Sechstel, bei den Ankern jedoch nichts abgezogen.

(4) Von dem vollen Betrag kommen ferner in Abzug der volle Erlös oder Wert der noch vorhandenen alten Stücke, welche durch neue ersetzt sind oder zu ersetzen sind.

(5) Findet ein solcher Abzug und zugleich der Abzug wegen des Unterschieds zwischen alt und neu statt, so ist zuerst dieser letztere und sodann von dem verbleibenden Betrag der andere Abzug zu machen.“

**806 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 Vergütung für aufgeopferte Güter wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsort bei dem Beginn der Löschung des Schiffes haben.

(2) In Ermangelung eines Marktpreises oder sofern über den Marktpreis oder dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Güter, Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

(3) Von dem Preis kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Kosten infolge des Verlusts der Güter erspart wird.

(4) Zu den aufgeopferten Gütern gehören auch diejenigen, welche zur Deckung der großen Haverei verkauft worden sind (§ 706 Nr. 7).“

**807 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:

„Die Vergütung für Güter, die eine zur großen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswert, welchen die Güter im beschädigten Zustand am Bestimmungsort bei dem Beginn der Löschung des Schiffes haben, und dem in § 711 bezeichneten Preis nach Abzug der Zölle und Kosten, soweit sie infolge der Beschädigung erspart sind.“

**808 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:

§ 714<sup>809</sup>

§ 715<sup>810</sup>

§ 716<sup>811</sup>

§ 717<sup>812</sup>

§ 718<sup>813</sup>

§ 719<sup>814</sup>

---

„Die vor, bei oder nach dem Havereifall entstandenen, zur großen Haverei nicht gehörenden Wertverringerungen und Verluste sind bei der Berechnung der Vergütung (§§ 711 und 712) in Abzug zu bringen.“

**809 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:

„Endet die Reise für Schiff und Ladung nicht im Bestimmungshafen, sondern an einem anderen Ort, so tritt dieser letztere, endet sie durch Verlust des Schiffes, so tritt der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist, für die Ermittlung der Vergütung an die Stelle des Bestimmungsorts.“

**810 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:

„Die Vergütung für entgangene Fracht wird bestimmt durch den Frachtbetrag, welcher für die aufgeopferten Güter zu entrichten gewesen sein würde, wenn sie mit dem Schiff an dem Ort ihrer Bestimmung oder, wenn dieser von dem Schiff nicht erreicht wird, an dem Ort angelangt wären, wo die Reise endet.“

**811 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:

„Der gesamte Schaden, welcher die große Haverei bildet, wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach dem Verhältnis des Wertes des Schiffes und der Ladung und des Betrags der Fracht verteilt.“

**812 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) Das Schiff nebst Zubehör trägt bei:

1. mit dem Wert, welchen es in dem Zustand am Ende der Reise bei dem Beginn der Löschung hat;
2. mit dem als große Haverei in Rechnung kommenden Schaden an Schiff und Zubehör.

(2) Von dem in Absatz 1 Nr. 1 bezeichneten Wert ist der noch vorhandene Wert derjenigen Ausbesserungen und Anschaffungen abzuziehen, welche erst nach dem Havereifall erfolgt sind.“

**813 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:

„Die Ladung trägt bei:

1. mit den am Ende der Reise bei dem Beginn der Löschung noch vorhandenen Gütern oder, wenn die Reise durch den Verlust des Schiffes endet (§ 714), mit den in Sicherheit gebrachten Gütern, soweit in beiden Fällen diese Güter sich zur Zeit des Havereifalls an Bord des Schiffes oder eines Leichterfahrzeugs (§ 706 Nr. 2) befunden haben;
2. mit den aufgeopferten Gütern (§ 711).“

**814 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:

§ 720<sup>815</sup>

§ 721<sup>816</sup>

§ 721a<sup>817</sup>

§ 722<sup>818</sup>

---

„Bei der Ermittlung des Beitrags kommt in Ansatz:

1. für Güter, die unversehrt sind, der Marktpreis oder der durch Sachverständige zu ermittelnde Preis (§ 711), welchen sie am Ende der Reise bei dem Beginn und am Ort der Löschung des Schiffes, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet (§ 714), zur Zeit und am Ort der Bergung haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Kosten;
2. für Güter, die während der Reise verdorben sind oder eine zur großen Haverei nicht gehörige Beschädigung erlitten haben, der durch Sachverständige zu ermittelnde Verkaufswert (§ 712), welchen die Güter im beschädigten Zustand zu der in Nummer 1 erwähnten Zeit und an dem dort bezeichneten Ort haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Kosten;
3. für Güter, die aufgeopfert worden sind, der Betrag, welcher dafür nach § 711 als große Haverei in Rechnung kommt;
4. für Güter, die eine zur großen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, der nach Nummer 2 zu ermittelnde Wert, welchen die Güter im beschädigten Zustand haben, und der Wertunterschied, welcher nach § 712 für die Beschädigung als große Haverei in Rechnung kommt.“

**815** 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:

„Sind Güter geworfen, so haben sie zu der gleichzeitigen oder einer späteren großen Haverei im Falle ihrer Bergung nur beizutragen, wenn der Eigentümer eine Vergütung verlangt.“

**816** 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 Frachtgelder tragen bei mit zwei Dritteln:

1. des Bruttobetrags, welcher verdient ist;
2. des Betrags, welcher nach § 715 als große Haverei in Rechnung kommt.

(2) Überfahrtsgelder tragen bei mit dem Betrag, welcher im Falle des Verlusts des Schiffes eingebüßt wäre (§ 670), nach Abzug der Kosten, die alsdann erspart sein würden.“

**817** QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 30 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) 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:

„Geht nach dem Havereifall und bis zum Beginn der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand verloren, so trägt an Stelle des Gegenstands ein wegen des Verlusts gegen einen Dritten bestehender Ersatzanspruch mit seinem Wert bei. Geht ein beitragspflichtiger Gegenstand teilweise verloren oder wird er im Wert verringert, so ist bei der Ermittlung des Beitrags dem Wert des Gegenstands der Wert eines Ersatzanspruchs hinzuzurechnen, der wegen des teilweisen Verlusts oder der Wertverringerung gegen einen Dritten besteht.“

**818** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 31 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Haftet auf einem beitragspflichtigen Gegenstand eine durch einen späteren Notfall begründete Forderung, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Werte nach Abzug dieser Forderung bei.“

AUFHEBUNG

§ 723<sup>819</sup>

§ 724<sup>820</sup>

§ 725<sup>821</sup>

---

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

„Wird nach dem Havereifall und vor dem Beginn der Löschung am Ende der Reise die Haftung eines beitragspflichtigen Gegenstands für eine durch einen Notfall entstandene Forderung begründet, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Wert nach Abzug dieser Forderung bei.“

**819** ÄNDERUNGEN

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

Artikel 1 Nr. 32 desselben Gesetzes hat Abs. 4 aufgehoben. Abs. 4 lautete:

„(4) Die Bodmereigelder sind nicht beitragspflichtig.“

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) Zur großen Haverei tragen nicht bei:

1. die Kriegs- und Mundvorräte des Schiffes;
2. die Heuer und die Habe der Schiffsbesatzung;
3. das Reisegut der Reisenden.

(2) Sind Sachen dieser Art aufgeopfert oder haben sie eine zur großen Haverei gehörige Beschädigung erlitten, so wird dafür nach Maßgabe der §§ 711 bis 715 Vergütung gewährt; für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere wird jedoch nur dann Vergütung gewährt, wenn sie dem Kapitän gehörig bezeichnet worden sind (§ 673 Abs. 2). Sachen, für die eine Vergütung gewährt wird, tragen mit dem Wert oder dem Wertunterschied bei, welcher als große Haverei in Rechnung kommt.

(3) Die in § 708 erwähnten Gegenstände sind beitragspflichtig, soweit sie gerettet sind.“

**820** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 33 lit. a des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „ , so weit nicht der Verlust oder die Wertverringerung durch eine Schadensersatzforderung (§ 721a) ausgeglichen wird“ am Ende eingefügt.

Artikel 1 Nr. 33 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 2 neu gefasst. Abs. 2 lautete:

„(2) Ist der Verlust oder die Wertverringerung erst nach dem Beginn der Löschung erfolgt, so hat dies auf die Verteilung des Schadens, welcher die große Haverei bildet, keinen Einfluß.“

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) Wenn nach dem Havereifall und bis zum Beginn der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz verlorengiht (§ 704) oder zu einem Teil verlorengiht oder im Wert verringert, insbesondere gemäß § 722 mit einer Forderung belastet wird, so tritt eine verhältnismäßige Erhöhung der von den übrigen Gegenständen zu entrichtenden Beiträge ein, soweit nicht der Verlust oder die Wertverringerung durch eine Schadensersatzforderung (§ 721a) ausgeglichen wird.

(2) Ist der Verlust oder die Wertverringerung erst nach dem Beginn der Löschung erfolgt, so hat dies auf die Verteilung des Schadens, welcher die große Haverei bildet, keinen Einfluß.“

**821** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 34 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe und der Fracht zu entrichtenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern. Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht ihnen an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht zu. Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachteile des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.“

§ 726<sup>822</sup>

§ 726a<sup>823</sup>

§ 727<sup>824</sup>

**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) Zur Zahlung des von dem Schiff zu entrichtenden Beitrags ist der Schiffseigentümer, zur Zahlung des von der Ladung zu entrichtenden Beitrags ist der Eigentümer der Ladung verpflichtet. Maßgebend ist das Eigentum im Zeitpunkt des Beginns der Löschung am Ende der Reise.

(2) Zur Zahlung des von den Fracht- oder Überfahrtsgeldern zu entrichtenden Beitrags ist der Verfrachter verpflichtet. Ist vereinbart, daß die Fracht auch im Falle des Verlusts der Güter zu zahlen ist, so trifft die Verpflichtung zur Zahlung des auf die Fracht für die geretteten Güter entfallenden Beitrags den Eigentümer der Güter; Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Der nach Absatz 1 oder 2 zur Zahlung des Beitrags Verpflichtete haftet nur bis zur Höhe des Wertes der geretteten Gegenstände, mit denen er beitragspflichtig ist. Maßgebend ist der Wert der Gegenstände bei Beginn der Löschung am Ende der Reise; § 717 Abs. 2, § 719 Nr. 1 und 2, §§ 721, 721a und 722 sind anzuwenden.“

**822 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 34 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird durch den Havereifall an sich nicht begründet.

(2) Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, daß davon ein Beitrags zu entrichten ist, für den letzteren bis zu dem Werte, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung haben, insoweit persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.“

**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) Wegen der von dem Schiff und der Fracht zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten an dem Schiff die Rechte von Schiffsgläubigern.

(2) Auch an den beitragspflichtigen Gütern steht den Vergütungsberechtigten wegen des von den Gütern zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht zu.“

**823 QUELLE**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 34 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

**ÄNDERUNGEN**

01.07.1990.—Artikel 10 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221) hat Satz 2 in Abs. 1 aufgehoben. Satz 2 lautete: „Sie gehen jedoch Pfandrechten nach § 25 der Strandungsordnung nach.“

**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) Pfandrechte an den beitragspflichtigen Gütern nach § 726 Abs. 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Gütern begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 726 Abs. 2, so geht das wegen der später entstandenen Forderung dem wegen der früher entstandenen Forderung vor; Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt; § 762 Abs. 3 gilt entsprechend. Das gleiche gilt im Verhältnis von Pfandrechten nach § 726 Abs. 2 zu Pfandrechten nach § 752 Abs. 2.

(3) Pfandrechte an den beitragspflichtigen Gütern nach § 726 Abs. 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung des Anspruchs; § 759 Abs. 2 gilt entsprechend.“

**824 AUFHEBUNG**

§ 728<sup>825</sup>

§ 729<sup>826</sup>

§ 730<sup>827</sup>

§ 731<sup>828</sup>

---

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

„Die Feststellung und Verteilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.“

**825** 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.

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) Der Kapitän ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Handelt er dieser Verpflichtung zuwider, so macht er sich jedem Beteiligten verantwortlich.

(2) Wird die Aufmachung der Dispache nicht rechtzeitig veranlaßt, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung in Antrag bringen und betreiben.“

**826** 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) Im Gebiet dieses Gesetzbuchs wird die Dispache durch die ein für allemal bestellten oder in deren Ermangelung durch die vom Gericht besonders ernannten Personen (Dispacheure) aufgemacht.

(2) Jeder Beteiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, namentlich Chartepartien, Konnossemente und Fakturen, dem Dispacheur mitzuteilen.“

**827** 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:

„Für die von dem Schiff zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbeteiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Hafen verlassen darf, in welchem nach § 727 die Feststellung und Verteilung der Schäden zu erfolgen hat.“

**828** 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. 35 lit. a desselben Gesetzes hat in Abs. 1 „ , widrigenfalls er, unbeschadet der Haftung der Güter, für die Beiträge persönlich verantwortlich wird“ am Ende gestrichen.

Artikel 1 Nr. 35 lit. b und c desselben Gesetzes hat Abs. 2 aufgehoben und Abs. 3 in Abs. 2 unnummeriert. Abs. 2 lautete:

„(2) Hat der Reeder die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des § 512 Abs. 2 und 3 zur Anwendung.“

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) Der Kapitän darf Güter, auf denen Havereibeiträge haften, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren (§ 615) nicht ausliefern.

(2) Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter erfolgt nach Maßgabe der Vorschriften, die für das Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen gelten.“



§ 732<sup>829</sup>

§ 733<sup>830</sup>

*Zweiter Titel*<sup>831</sup>

§ 734<sup>832</sup>

§ 735<sup>833</sup>

§ 736<sup>834</sup>

---

**829** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 36 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Hat der Schiffer zur Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zwecke einer nicht zur großen Haverei gehörenden Aufwendung, die Ladung verbodmet oder über einen Teil der Ladung durch Verkauf oder Verwendung verfügt, so ist der Verlust, den ein Ladungsbeteiligter dadurch erleidet, daß er wegen seiner Ersatzansprüche aus Schiff und Fracht gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden kann (§§ 540 und 541), von sämtlichen Ladungsbeteiligten nach den Grundsätzen der großen Haverei zu tragen.“

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) Hat der Kapitän zur Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zwecke einer nicht zur großen Haverei gehörenden Aufwendung, über einen Teil der Ladung durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung verfügt, so ist der Verlust, den ein Ladungsbeteiligter dadurch erleidet, daß er wegen seines Ersatzanspruchs (§§ 540, 541) keine Befriedigung finden kann, von sämtlichen Ladungsbeteiligten nach den Grundsätzen der großen Haverei zu tragen.

(2) Bei der Ermittlung des Verlusts ist im Verhältnis zu den Ladungsbeteiligten in allen Fällen, namentlich auch im Falle des § 541 Abs. 2 Satz 2, die in § 711 bezeichnete Vergütung maßgebend. Mit dem Wert, durch welchen diese Vergütung bestimmt wird, tragen die verkauften Güter auch zu einer etwa eintretenden großen Haverei bei (§ 718).“

**830** 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:

„Die in den Fällen der §§ 635 und 732 zu entrichtenden Beiträge und eintretenden Vergütungen stehen in allen rechtlichen Beziehungen den Beiträgen und Vergütungen in den Fällen der großen Haverei gleich.“

**831** AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen“.

**832** 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:

„Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen findet, wenn der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt ist oder Ungewißheit über seine Ursachen besteht, kein Anspruch auf Ersatz des Schadens statt, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch den Zusammenstoß zugefügt ist.“

**833** 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:

„Ist der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt, so ist der Reeder dieses Schiffes zum Ersatz des Schadens verpflichtet.“

§ 737<sup>835</sup>§ 738<sup>836</sup>**834 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) Ist der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der Besatzung der beteiligten Schiffe herbeigeführt, so sind die Reeder dieser Schiffe zum Ersatz des Schadens, der durch den Zusammenstoß den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen zugefügt wird, nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Kann nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das auf jeder Seite obwaltende Verschulden als gleich schwer, so sind die Reeder zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

(2) Für den Schaden, der durch die Tötung oder die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer an Bord befindlichen Person entstanden ist, haften die Reeder der Schiffe, wenn der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Reeder zueinander gelten auch für einen solchen Schaden die Vorschriften des Absatzes 1.“

**835 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 37 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangsloten befunden, so ist der Reeder des Schiffes für den von dem Lotsen verschuldeten Zusammenstoß nicht verantwortlich, es sei denn, daß die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten nicht erfüllt haben.“

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat in Abs. 2 „Seelotsen“ durch „Lotsen“ 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) Unberührt bleiben die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders und über seine Haftung aus Verträgen sowie die Vorschriften, nach denen die zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen verpflichtet sind, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen.

(2) Bei der Anwendung der §§ 735, 736 steht das Verschulden eines an Bord tätigen Lotsen dem Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung gleich.“

**836 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 38 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften dieses Titels entsprechende Anwendung.“

**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) Für Klagen auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden, ist das Gericht zuständig,

1. in dessen Bezirk der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder eine gewerbliche Niederlassung hat;
2. in dessen Bezirk sich der Zusammenstoß ereignet hat, wenn er im Gebiet eines Hafens oder in Binnengewässern stattgefunden hat;
3. in dessen Bezirk ein Arrest in ein Schiff des Beklagten vollzogen oder die Vollziehung eines Arrests durch Sicherheitsleistung gehemmt worden ist;
4. bei dem bereits eine Klage auf Grund desselben Zusammenstoßes gegen denselben Beklagten anhängig ist oder war.

Andere Gerichte sind örtlich nicht zuständig; §§ 33, 38, 39 der Zivilprozeßordnung bleiben unberührt.

§ 738a<sup>837</sup>§ 738b<sup>838</sup>§ 738c<sup>839</sup>§ 739<sup>840</sup>

(2) Gegen einen Angehörigen eines fremden Staates kann die Klage auch in anderen Gerichtsständen erhoben werden, wenn nach den Gesetzen dieses Staates die Zuständigkeit für die Klage eines Deutschen im gleichen Fall nicht entsprechend Absatz 1 geregelt ist.

(3) Klagen auf Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch einen Zusammenstoß zugefügt worden ist, können in den Gerichtsständen des Absatzes 1 Satz 1 auch dann erhoben werden, wenn die Ansprüche weder auf die Vorschriften dieses Titels noch auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden.“

**837** QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 38 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

## ÄNDERUNGEN

01.07.1977.—Artikel 7 Nr. 6 des Gesetzes vom 3. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3281) hat in Abs. 1 „§ 263 Abs. 2“ durch „§ 261 Abs. 3“ 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) Ist eine Klage auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt wird, bei einem ausländischen Gericht anhängig, so hat die Klage die in § 261 Abs. 3 Nr. 1 der Zivilprozeßordnung bestimmte Wirkung der Rechtshängigkeit, wenn die Zuständigkeit des Gerichts auf einer dem § 738 Abs. 1 entsprechenden Regelung beruht und wenn das Gericht des Staates, vor dem die Klage auf Schadensersatz anhängig ist, im Falle einer vor einem deutschen Gericht anhängigen Klage die Wirkungen der Rechtshängigkeit anerkennen würde.

(2) Hat ein Kläger vor einem ausländischen Gericht eine Klage gemäß Absatz 1 durchgeführt, so kann er wegen desselben Anspruchs gegen denselben Beklagten bei einem anderen nach § 738 Abs. 1 zuständigen Gericht nicht erneut Klage erheben. Dies gilt nicht, soweit das Verfahren vor dem ausländischen Gericht zu seinen Gunsten durchgeführt worden ist und er auf seine Rechte aus diesem Verfahren verzichtet. Satz 1 ist nur anzuwenden, wenn die Gegenseitigkeit verbürgt ist.“

**838** QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 38 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) 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:

„Die Vorschriften der §§ 738 und 738a gelten nicht, wenn sich der Zusammenstoß auf dem Rhein oder auf der Mosel ereignet hat.“

**839** QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 38 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) 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:

„Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften dieses Titels entsprechende Anwendung.“

**840** ÄNDERUNGEN

*Achter Abschnitt*<sup>841</sup>§ 740<sup>842</sup>

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 39 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat Abs. 2 aufgehoben. Abs. 2 lautete:

„(2) Unberührt bleiben die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht und über seine Haftung aus Verträgen sowie die Vorschriften, nach denen die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen verpflichtet sind, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen.“

## 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 Vorschriften dieses Titels gelten auch dann, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff beteiligt ist.

(2) (weggefallen)“

**841** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Überschrift des Abschnitts neu gefasst. Die Überschrift lautete: „Bergung und Hilfsleistung in Seenot“.

## 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: „Bergung“.

**842** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 740**

Wenn in Seenot ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen von dritten Personen in Besitz genommen und in Sicherheit gebracht werden, nachdem die Schiffsbesatzung die Verfügung darüber verloren hatte (Bergung), oder wenn außer dem bezeichneten Fall ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen aus einer Seenot durch die Hilfe dritter Personen gerettet werden (Hilfsleistung), so ist ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nach Maßgabe der Vorschriften dieses Titels begründet. Ein solcher Anspruch ist auch dann begründet, wenn von einem den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs unterliegenden Schiff ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff geborgen oder einem solchen Schiff Hilfe geleistet wird.“

## 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:

**„§ 740 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen**

(1) Wer einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger), ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes sowie dem Eigentümer des sonstigen Vermögensgegenstandes verpflichtet, die Bergungsmaßnahmen 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 Vermögensgegenstandes vernünftigerweise darum ersucht wird.

(2) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes 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 sie ferner auf vernünftiges Ersuchen des Bergers verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

(3) Als Schiff im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein gefährdeter An-

§ 741<sup>843</sup>§ 742<sup>844</sup>

spruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts 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.“

**843** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 741**

(1) Sind die geleisteten Dienste ohne Erfolg geblieben, so kann kein Berge- oder Hilfslohn beansprucht werden.

(2) Der zu zahlende Betrag darf in keinem Fall den Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände übersteigen.“

**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:

**„§ 741 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden**

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes 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 Vermögensgegenstandes 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.“

**844** 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.

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 742**

(1) Wer einem Schiff gegen das ausdrückliche Verbot des Kapitäns Beistand geleistet hat, kann Berge- oder Hilfslohn nicht beanspruchen, es sei denn, daß das Verbot unverständlich war.

(2) Auch der Schiffsbesatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes steht ein solcher Anspruch nicht zu.

(3) Der Schlepper kann für die Bergung oder Rettung des von ihm geschleppten Schiffes oder dessen Ladung Berge- oder Hilfslohn nur beanspruchen, wenn er außergewöhnliche Dienste geleistet hat, die nicht als zur Erfüllung des Schleppvertrags gehörig angesehen werden können.“

**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:

**„§ 742 Bergelohnanspruch**

(1) Waren die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und 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

§ 743<sup>845</sup>§ 744<sup>846</sup>

Zölle und sonstige Abgaben, Kosten zum Zweck 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 dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.“

**845** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 40 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat „Reeders“ durch „Eigentümers“ ersetzt.

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 743**

Berge- oder Hilfslohn kann auch beansprucht werden, wenn die Bergung oder Hilfsleistung zwischen mehreren Schiffen desselben Eigentümers stattgefunden hat.“

**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:

**„§ 743 Höhe des Bergelohns**

(1) Der 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 (§ 741 Abs. 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 die Rettung von Menschenleben;
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.“

**846** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 744**

(1) In Ermangelung einer Vereinbarung der Parteien ist der Betrag des Berge- oder Hilfslohns unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen zu bestimmen.

(2) Das gleiche gilt, unbeschadet der Vorschrift des § 749, von dem Verhältnis, in dem der Berge- oder Hilfslohn unter mehrere an der Bergung oder Hilfsleistung Beteiligte zu verteilen ist.

(3) Der Berge- oder Hilfslohn ist in Geld festzusetzen. Er darf ohne den übereinstimmenden Antrag der Beteiligten nicht auf einen Bruchteil des Wertes der geborgenen oder geretteten Gegenstände festgesetzt werden.“

**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:

**„§ 744 Sondervergütung**

§ 745<sup>847</sup>§ 746<sup>848</sup>

(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 dem Berger zustehenden Bergelohn übersteigt. 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 § 743 Abs. 1 Satz 2 Nr. 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 741 Abs. 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 § 743 Abs. 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.“

**847** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 745**

(1) Bei der Bestimmung des Betrags des Berge- oder Hilfslohns kommen insbesondere in Anschlag: der erzielte Erfolg, die Anstrengungen und Verdienste der tätig gewesenen Personen, die Gefahr, die dem geborgenen oder geretteten Schiff und den darauf befindlichen Personen oder Sachen gedroht hat, die Gefahr, welcher die an der Bergung oder Rettung Beteiligten sich und ihre Fahrzeuge ausgesetzt haben, die verwendete Zeit, die entstandenen Kosten und Schäden, die Gefahr einer Haftung oder anderer Nachteile, der sich die an der Bergung oder Rettung Beteiligten unterzogen haben, der Wert des von ihnen in Gefahr gebrachten Materials, gegebenenfalls auch die besondere Zweckbestimmung des bergenden oder rettenden Schiffes.

(2) Der Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände, mit Einschluß des erhalten gebliebenen Anspruchs auf Fracht- und Überfahrtsgelder, ist nur an zweiter Stelle zu berücksichtigen.

(3) Auf die in § 744 Abs. 2 vorgesehene Verteilung finden diese Vorschriften entsprechende Anwendung.“

**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:

**„§ 745 Ausschluss des Vergütungsanspruchs**

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts 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 Abschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers oder des Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.“

**848** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 746**

In dem Berge- oder Hilfslohn sind nicht enthalten die Kosten und Gebühren der Behörden, die von den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben sowie

§ 747<sup>849</sup>§ 748<sup>850</sup>

die Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung dieser Gegenstände.“

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:

**„§ 746 Fehlverhalten des Bergers**

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die 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 (§ 741 Abs. 2) zu verhüten oder zu begrenzen.“

**849** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 747**

Ein über die Bergung oder Hilfsleistung geschlossener Vertrag kann von dem Gericht auf Antrag geändert oder für nichtig erklärt werden, wenn der Vertrag zur Zeit und unter dem Einfluß der Gefahr geschlossen ist und die vereinbarten Bedingungen unbillig sind. Das gleiche gilt, wenn einer der Vertragschließenden zu dem Vertragsschluß durch arglistige Täuschung bestimmt worden ist oder der Berge- oder Hilfslohn in einem außerordentlichen Maß nach der einen oder anderen Richtung außer Verhältnis zu den geleisteten Diensten steht.“

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:

**„§ 747 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung**

(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 alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(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.“

**850** ÄNDERUNGEN

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 748**

Der Berge- oder Hilfslohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die Berger oder Retter die Notwendigkeit der Bergung oder Hilfsleistung durch ihre Schuld herbeigeführt oder sich des Diebstahls, der Verheimlichung oder anderer unredlicher Handlungen schuldig gemacht haben.“

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:



**„§ 748 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 § 743 Abs. 1 entsprechend anzuwenden; § 747 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 Vermögensgegenstandes hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.“

**851 ÄNDERUNGEN**

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

Artikel 1 Nr. 41 lit. a desselben Gesetzes hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Reeder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, daß zunächst dem Reeder die Schäden am Schiffe und Betriebsmehrkosten ersetzt werden, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind, und daß von dem Rest der Reeder eines Dampfschiffs zwei Drittel, eines Segelschiffs die Hälfte, der Schiffer und die übrige Besatzung eines Dampfschiffs je ein Sechstel, eines Segelschiffs je ein Viertel erhält.“

Artikel 1 Nr. 41 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 3 Satz 2 „endgültig, unter Ausschluß des Rechtsweges“ nach „Beteiligten“ gestrichen.

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 749**

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Reeder, dem Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, daß zunächst dem Reeder die Schäden am Schiff und Betriebsmehrkosten ersetzt werden, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind, und daß von dem Rest der Reeder zwei Drittel, der Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben mit besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekanntzugebenden Verteilungsplans, der den jedem Beteiligten zukommenden Bruchteil festsetzt.

(3) Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch bei demjenigen Seemannsamt zulässig, welches nach Bekanntgabe des Planes zuerst angegangen werden kann. Das Seemannsamt entscheidet nach Anhörung der Beteiligten über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Beglaubigte Abschrift der Entscheidung ist dem Reeder vom Seemannsamt mit tunlichster Beschleunigung mitzuteilen.

(4) Vereinbarungen, welche den Vorschriften der Absätze 1 und 2 zuwiderlaufen, sind nichtig.

(5) Diese Vorschriften finden für den Fall der Bergung oder Rettung durch Bergungs- oder Schleppdampfer keine Anwendung.“

**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:

**„§ 749 Rettung von Menschen**

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, kann jedoch von dem Berger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 741 Abs. 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 746 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich

§ 750<sup>852</sup>§ 751<sup>853</sup>

waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 742 Abs. 3 gilt entsprechend.“

**852** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Wer sich bei Gelegenheit des Unfalls, der den Anlaß zur Bergung oder Hilfsleistung gibt, der Rettung von Menschenleben unterzieht, kann einen billigen Anteil an der Vergütung beanspruchen, die den Personen zusteht, welche das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen gerettet haben. Die geretteten Personen haben Berge- oder Hilfslohn nicht zu entrichten.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 750**

(1) Zur Zahlung der Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch des Berge- und Hilfslohns, sind die Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände als Gesamtschuldner verpflichtet. Jeder von ihnen haftet jedoch nur bis zur Höhe des Wertes der für ihn geborgenen oder geretteten Gegenstände.

(2) Die Ausgleichung im Verhältnis mehrerer Verpflichteter untereinander findet nach dem Verhältnis des Wertes der geborgenen oder geretteten Gegenstände statt, soweit nicht ein Fall der großen Haverei vorliegt.“

**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:

**„§ 750 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 in 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;

1. wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
2. wenn die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.“

**853** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wegen der Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch wegen des Berge- und Hilfslohns, steht dem Gläubiger ein Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen, an den geborgenen Gegenständen bis zur Sicherheitsleistung zugleich das Zurückbehaltungsrecht zu.

(2) Auf die Geltendmachung des Pfandrechts finden die Vorschriften des § 696 entsprechende Anwendung.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 751**

(1) Wer sich bei Gelegenheit des Unfalls, der den Anlaß zur Bergung oder Hilfsleistung gibt, der Rettung von Menschenleben unterzieht, kann von den Personen, welche das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen geborgen oder gerettet haben, einen billigen Anteil an der diesen Personen zustehenden Vergütung verlangen.

(2) Steht den Personen, welche das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen geborgen oder gerettet haben, aus den in § 748 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, so

§ 752<sup>854</sup>

haben die Personen, die sich der Rettung von Menschenleben unterzogen haben, insoweit, als ihnen infolgedessen der Anteil nach Absatz 1 entgeht, einen unmittelbaren Anspruch gegen den Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände. § 750 gilt entsprechend.

(3) Die geretteten Personen haben Berge- oder Hilfslohn nicht zu entrichten.“

**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:

**„§ 751 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht**

(1) Der Gläubiger hat für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn einschließlich 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 Pfand- 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.“

**854 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Schiffer darf die Güter vor der Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch teilweise ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger insoweit persönlich verpflichtet wird, als dieser aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können.

(2) Hat der Reeder die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des § 512 Abs. 2 und 3 zur Anwendung.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 752**

(1) Wegen der Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch wegen des Berge- und Hilfslohns, hat der Gläubiger an dem geborgenen oder geretteten Schiff die Rechte eines Schiffsgläubigers.

(2) Auch an den übrigen geborgenen oder geretteten Sachen steht dem Gläubiger ein Pfandrecht zu.

(3) An den geborgenen Sachen hat der Gläubiger bis zur Sicherheitsleistung auch ein Zurückbehaltungsrecht.“

**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:

**„§ 752 Rangfolge der Pfandrechte**

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 751 Abs. 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 § 751 Abs. 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 762 Abs. 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis von Pfandrechten nach § 751 Abs. 2 zu Pfandrechten nach § 726 Abs. 2.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 751 Abs. 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung; § 759 Abs. 2 gilt entsprechend.

§ 752a<sup>855</sup>§ 753<sup>856</sup>

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 751 Abs. 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Gütern, 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.“

**855** QUELLE

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift eingefügt.

ÄNDERUNGEN

01.07.1990.—Artikel 10 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221) hat Satz 2 in Abs. 1 aufgehoben. Satz 2 lautete: „Sie gehen jedoch Pfandrechten nach § 25 der Strandungsordnung nach.“

AUFHEBUNG

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

**„§ 752a**

(1) Pfandrechte an den geborgenen oder geretteten Sachen nach § 752 Abs. 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 § 752 Abs. 2, so geht das wegen der später entstandenen Forderung dem wegen der früher entstandenen Forderung vor; Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt; § 762 Abs. 3 gilt entsprechend. Das gleiche gilt im Verhältnis von Pfandrechten nach § 752 Abs. 2 zu Pfandrechten nach § 726 Abs. 2.

(3) Pfandrechte an den geborgenen oder geretteten Sachen nach § 752 Abs. 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung des Anspruchs; § 759 Abs. 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen oder geretteten Sachen wegen des Pfandrechts nach § 752 Abs. 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Gütern, die noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Kapitän zu richten; das gegen den Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.“

**856** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 42 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hilfskosten wird durch die Bergung oder Rettung an sich nicht begründet.

(2) Der Empfänger von Gütern wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, daß davon Bergungs- oder Hilfskosten zu berichtigen sind, für diese Kosten insoweit persönlich verpflichtet, als sie, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten berichtet werden können.

(3) Sind noch andere Gegenstände gemeinschaftlich mit den ausgelieferten Gütern geborgen oder gerettet, so geht die persönliche Haftung des Empfängers über den Betrag nicht hinaus, welcher bei einer Verteilung der Kosten über sämtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

**„§ 753**

(1) Der Kapitän darf die Güter vor der Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch teilweise ausliefern. Verstößt er schuldhaft gegen dieses Verbot, so haftet er dem Gläubiger für einen diesem dadurch entstehenden Schaden.

(2) Hat der Reeder die Handlungsweise des Kapitäns angeordnet, so sind die Vorschriften des § 512 Abs. 2 und 3 anzuwenden.“

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:

**„§ 753 Sicherheitsleistung**

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner der Forderung die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen.

§ 753a<sup>857</sup>*Neunter Abschnitt*<sup>858</sup>§ 754<sup>859</sup>

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 für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit 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, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben, entfernt werden.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den durch sein Verschulden dem Berger entstandenen Schaden. Hat der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt, so ist bei Anweisung des Schiffseigners § 7 Abs. 2 und 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes, sonst § 512 Abs. 2 und 3 anzuwenden.“

**857** QUELLE

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) 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:

**„§ 753a Einstweilige Verfügung**

Auf Antrag des Bergers kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935, 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.“

**858** 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: „Schiffsgläubiger“.

**859** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die nachbenannten Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. die zu den Kosten der Zwangsvollstreckung nicht gehörenden Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes und seines Zubehörs seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen, falls das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft wird;
2. die öffentliche nSchiffs-, Schiffsfahrts- und Hafenabgaben, insbesondere die Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantäne- und Hafengelder;
3. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;
4. die Lotsengelder sowie die Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten;
5. die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;
6. die Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen das Schiff verbodmet ist, sowie die Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften, die der Schiffer als solcher während des Aufenthalts des Schiffes außerhalb des Heimathafens in Notfällen abgeschlossen hat (§§ 528 und 541), auch wenn er Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist; den Forderungen aus solchen Kreditgeschäften stehen die Forderungen wegen Lieferungen oder Leistungen gleich, die ohne Gewährung eines Kredits dem Schiffer als solchem während des Aufenthalts des Schiffes

§ 755<sup>860</sup>

außerhalb des Heimathafens in Notfällen zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise gemacht sind, soweit diese Lieferungen oder Leistungen zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich waren;

7. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des in § 673 Abs. 2 erwähnten Reiseguts, auch wenn der Verfrachter nicht zugleich der Reeder ist;
8. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat (§ 486 Abs. 1 Nr. 1), sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrags, insofern die Ausführung des letzteren zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§ 486 Abs. 1 Nr. 2);
9. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§§ 485 und 486 Abs. 1 Nr. 3), auch wenn diese Person zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist;
10. die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften über die Unfallversicherung und der Versicherungsanstalt nach den Vorschriften über die Invalidenversicherung gegen den Reeder zustehen.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat in Abs. 1 Nr. 4 „Bergungs- und Hilfskosten, auch im Falle des § 743“ durch „Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten“ 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) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;
2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie Lotsgelder;
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, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;
4. Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;
5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder.

(2) Absatz 1 Nr. 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, 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.“

**860** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

(1) Den Schiffsgläubigern, welchen das Schiff nicht schon durch Verbodmung verpfändet ist, steht ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe und dem Zubehör des Schiffes zu.

(2) Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar.“

## 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 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 die Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.“

§ 756<sup>861</sup>

§ 757<sup>862</sup>

§ 758<sup>863</sup>

§ 759<sup>864</sup>

---

**861** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Das gesetzliche Pfandrecht eines jeden dieser Schiffsgläubiger erstreckt sich außerdem auf die Bruttofracht derjenigen Reise, aus welcher seine Forderung entstanden ist.“

**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) 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.“

**862** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Als eine Reise im Sinne dieses Abschnitts wird diejenige angesehen, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.“

**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:

„Gehört das Schiff einer Reederei, so haftet es den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn es nur einem Reeder gehörte.“

**863** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Den in § 754 unter Nummer 3 aufgeführten Schiffsgläubigern steht wegen der aus einer späteren Reise entstandenen Forderungen zugleich ein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der früheren Reisen zu, sofern die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- und Heuervertrag fallen.“

**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:

„Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.“

**864** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Auf das dem Bodmereigläubiger nach § 679 zustehenden Pfandrecht finden dieselben Vorschriften Anwendung, welche für das gesetzliche Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger gelten.

(2) Der Umfang des Pfandrechts des Bodmereigläubigers bestimmt sich jedoch nach dem Inhalte des Bodmereivertrags (§ 680).“

§ 760<sup>865</sup>

§ 761<sup>866</sup>

§ 762<sup>867</sup>

01.01.2002.—Artikel 5 Abs. 16 Nr. 11 des Gesetzes vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) hat Satz 2 in Abs. 3 neu gefasst. Satz 2 lautete: „Eine Hemmung oder Unterbrechung der Frist aus anderen Gründen findet nicht statt.“

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) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt nach Ablauf eines Jahres seit der 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, während dessen 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 findet nicht statt.“

**865** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht gilt in gleichem Maße für Kapital, Zinsen, Bodmereiprämie und Kosten.“

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 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 oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Bei der Verfolgung des Pfandrechts des Schiffsgläubigers gilt zugunsten des Gläubigers 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.“

**866** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiffe und der Fracht erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften.

(2) Die Klage kann sowohl gegen den Reeder als gegen den Schiffer gerichtet werden, gegen den letzteren auch dann, wenn sich das Schiff im Heimathafen (§ 480) befindet; das gegen den Schiffer ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Reeder wirksam.“

01.01.1999.—Artikel 40 Nr. 21 des Gesetzes vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911) hat Satz 2 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:

„Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger haben den 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.“



§ 763<sup>868</sup>§ 764<sup>869</sup>**867** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Auf die Rechte eines Schiffsgläubigers hat es keinen Einfluß, daß der Reeder für die Forderung bei deren Entstehung oder später zugleich persönlich verpflichtet wird.

(2) Diese Vorschrift findet insbesondere auf die Forderungen der Schiffsbesatzung aus den Dienst- und Heuerverträgen Anwendung.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat in Abs. 3 „Bergungs- und Hilfskosten als im Zeitpunkt der Beendigung des Bergungs- und Hilfsleistungswerks“ durch „Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen“ 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) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 754 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 754 Abs. 1 Nr. 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 oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.“

**868** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Gehört das Schiff einer Reederei, so haften das Schiff und die Fracht den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn das Schiff nur einem Reeder gehörte.“

## 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) Von den Pfandrechten für die in § 754 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 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 § 754 Abs. 1 Nr. 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen jedoch Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.“

**869** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe erlischt außer dem Falle der im Inland erfolgten Zwangsversteigerung des Schiffes auch durch den von dem Schiffer im Falle zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffes (§ 530); an die Stelle des Schiffes tritt für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld, solange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist.

(2) Diese Vorschriften finden auch auf sonstige Pfandrechte am Schiffe Anwendung.“

## 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:

„Von den Pfandrechten für die in § 754 Abs. 1 Nr. 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.“

§ 765<sup>870</sup>

§ 766<sup>871</sup>

§ 767<sup>872</sup>

§ 768<sup>873</sup>

§ 769<sup>874</sup>

---

**870 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wird außer den in § 764 bezeichneten Fällen das Schiff veräußert, so ist der Erwerber berechtigt, die Ausschließung der unbekanntes Schiffsgläubiger mit ihren Pfandrechten im Wege des Aufgebotsverfahrens zu beantragen.“

**871 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„In Ansehung des Schiffes haben die Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen (§ 754 Nr. 1) vor allen anderen Forderungen der Schiffsgläubiger den Vorzug.“

**872 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Von den in § 754 unter Nummer 2 bis 9 aufgeführten Forderungen gegen die die letzte Reise (§ 757) betreffenden Forderungen, zu welchen auch die nach der Beendigung der letzten Reise entstandenen Forderungen gerechnet werden, den Forderungen vor, welche die früheren Reisen betreffen.

(2) Von den Forderungen, welche nicht die letzte Reise betreffen, gegen die eine spätere Reise betreffenden denjenigen vor, welche eine frühere Reise betreffen.

(3) Den in § 754 unter Nummer 3 aufgeführten Schiffsgläubigern gebührt jedoch wegen der eine frühere Reise betreffenden Forderungen dasselbe Vorzugsrecht, welches ihnen wegen der eine spätere Reise betreffenden Forderungen zusteht, sofern die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- oder Heuervertrag fallen.“

**873 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen, soweit diejenigen, welche als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind (§ 767), werden in nachstehender Ordnung berichtigt:

1. die öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben (§ 754 Nr. 2);
2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3);
3. die Lotsengelder sowie die Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten (§ 754 Nr. 4), die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei (§ 754 Nr. 5), die Forderungen aus den von dem Schiffer in Notfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Kreditgeschäften sowie die diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen (§ 754 Nr. 6);
4. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 754 Nr. 7);
5. die in § 754 unter Nummer 8 und 9 aufgeführten Forderungen.“

**874 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Von den in § 768 unter Nummer 1, 2, 4 und 5 aufgeführten Forderungen sind die dort unter derselben Nummer aufgeführten gleichberechtigt.

§ 770<sup>875</sup>

§ 771<sup>876</sup>

§ 772<sup>877</sup>

§ 773<sup>878</sup>

§ 774<sup>879</sup>

(2) Von den in § 768 unter Nummer 3 aufgeführten Forderungen geht dagegen die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt.

(3) Hat der Schiffer aus Anlaß desselben Notfalls verschiedene Geschäfte abgeschlossen (§ 754 Nr. 6), so gelten die daraus herrührenden Forderungen als gleichzeitig entstanden.

(4) Forderungen aus Kreditgeschäften, namentlich aus Bodmereiverträgen, die von dem Schiffer zur Berichtigung früher unter § 768 Nr. 3 fallender Forderungen eingegangen sind, sowie Forderungen aus Verträgen, die von ihm behufs einer Verlängerung der Zahlungszeit oder behufs der Anerkennung oder Erneuerung solcher früheren Forderungen abgeschlossen sind, haben auch dann, wenn das Kreditgeschäft oder der Vertrag zur Fortsetzung der Reise notwendig war, nur dasjenige Vorzugsrecht, welches der früheren Forderung zustand.“

**875 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die in § 754 unter Nummer 10 bezeichneten Forderungen stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung nach.“

**876 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht (§ 756) ist nur so lange wirksam, als die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind.

(2) Auch auf dieses Pfandrecht finden die Vorschriften der §§ 766 bis 770 über die Rangordnung Anwendung.

(3) Im Falle der Abtretung der Fracht kann das Pfandrecht der Schiffsgläubiger, solange die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind, auch dem neuen Gläubiger gegenüber geltend gemacht werden.

(4) Soweit der Reeder die Fracht einzieht, haftet er den Schiffsgläubigern, welchen das Pfandrecht dadurch ganz oder zu einem Teile entgeht, persönlich, und zwar einem jeden in Höhe desjenigen Betrags, welcher sich für ihn bei einer Verteilung des eingezogenen Betrags nach der gesetzlichen Rangordnung ergibt.

(5) Dieselbe persönliche Haftung des Reeders tritt ein in Ansehung der am Abladungsorte zur Abladungszeit üblichen Fracht für die Güter, welche für seine Rechnung abgeladen sind.“

**877 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Verwendet der Reeder die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger, denen ein Pfandrecht an der Fracht zusteht, so ist er den Gläubigern, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur insoweit verantwortlich, als er sie wissentlich verkürzt hat.“

**878 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Soweit der Reeder in den Fällen der §§ 764 und 765 das Kaufgeld einzieht, haftet er den Schiffsgläubigern, deren Pfandrechte infolge der Zwangsversteigerung, des Verkaufs oder des Aufgebotsverfahrens erloschen sind, in gleicher Weise persönlich wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht (§§ 771 und 772).“

§ 775<sup>880</sup>

§ 776<sup>881</sup>

§ 777<sup>882</sup>

*Zehnter Abschnitt*<sup>883</sup>

---

**879** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Sendet der Reeder, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für die er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntnis erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise (§ 757) in See, ohne daß das Interesse des Schiffsgläubigers es gebietet, so wird er für die Forderung in Höhe desjenigen Betrags zugleich persönlich verpflichtet, welcher sich für den Gläubiger ergeben haben würde, falls der Wert, den das Schiff bei dem Antritte der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre.

(2) Es wird vermutet, daß der Gläubiger bei dieser Verteilung seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde.

(3) Die persönliche Verpflichtung des Reeders, welche aus der Einziehung der dem Gläubiger haftenden Fracht entsteht (§ 771), wird durch diese Vorschriften nicht berührt.“

**880** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der großen Haverei tritt für die Schiffsgläubiger an die Stelle desjenigen, wofür die Vergütung bestimmt ist.

(2) Dasselbe gilt von der Entschädigung, die im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes oder wegen entzogener Fracht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern dem Reeder von demjenigen zu zahlen ist, welcher den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat.

(3) Ist die Vergütung oder Entschädigung von dem Reeder eingezogen, so haftet er in Höhe des eingezogenen Betrags den Schiffsgläubigern in gleicher Weise persönlich wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht (§§ 771 und 772).“

**881** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Treffen Schiffsgläubiger, die ihr Pfandrecht verfolgen, mit anderen Pfandgläubigern oder sonstigen Gläubigern zusammen, so haben die Schiffsgläubiger den Vorzug.“

**882** AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Von den auf Gütern wegen der Fracht, der Bodmereigelder, der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- und Hilfskosten (§§ 623, 679, 725 und 751) haftenden Pfandrechten steht das wegen der Fracht allen übrigen nach; unter diesen übrigen hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt. Die Forderungen aus den von dem Schiffer aus Anlaß desselben Notfalls abgeschlossenen Geschäften gelten als gleichzeitig entstanden.

(2) In den Fällen der großen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung durch rechtswidrige Handlungen kommen die Vorschriften des § 775 und im Falle des von dem Schiffer zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes nach Maßgabe des § 535 Abs. 3 bewirkten Verkaufs die Vorschriften des § 764 und, wenn derjenige, für dessen Rechnung der Verkauf geschehen ist, das Kaufgeld einzieht, auch die Vorschrift des § 773 zur Anwendung.“

**883** AUFHEBUNG

*Erster Titel*<sup>884</sup>

§ 778<sup>885</sup>

§ 779<sup>886</sup>

§ 780<sup>887</sup>

§ 781<sup>888</sup>

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Abschnitts aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt“.

**884** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Allgemeine Vorschriften“.

**885** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht, kann Gegenstand der Seeversicherung sein.“

**886** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Es können insbesondere versichert werden:

das Schiff;

die Fracht;

die Überfahrtsgelder;

die Güter;

die Bodmereigelder;

die Havereigelder;

andere Forderungen, zu deren Deckung Schiff, Fracht, Überfahrtsgelder oder Güter dienen;

der von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartete Gewinn (imaginäre Gewinn);

die zu verdienende Provision;

die von dem Versicherer übernommene Gefahr (Rückversicherung).

(2) In der einen dieser Versicherungen ist die andere nicht enthalten.“

**887** 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

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Heuerforderung des Kapitäns und der Schiffsmannschaft kann nicht versichert werden.“

**888** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherungsnehmer kann entweder sein eigenes Interesse (Versicherung für eigene Rechnung) oder das Interesse eines Dritten (Versicherung für fremde Rechnung) und im letzteren Fall mit oder ohne Bezeichnung der Person des Versicherten unter Versicherung bringen.

(2) Es kann im Vertrag auch unbestimmt gelassen werden, ob die Versicherung für eigene oder für fremde Rechnung genommen wird (für Rechnung ‚wen es angeht‘). Ergibt sich bei einer Versicherung für Rechnung ‚wen es angeht‘, daß sie für fremde Rechnung genommen ist, so kommen die Vorschriften über die Versicherung für fremde Rechnung zur Anwendung.

(3) Die Versicherung gilt als für eigene Rechnung des Versicherungsnehmers geschlossen, wenn der Vertrag nicht ergibt, daß sie für fremde Rechnung oder für Rechnung ‚wen es angeht‘ genommen ist.“

§ 782<sup>889</sup>

§ 783<sup>890</sup>

§ 784<sup>891</sup>

§ 785<sup>892</sup>

§ 786<sup>893</sup>

§ 787<sup>894</sup>

---

**889** ERLÄUTERUNG

Die Vorschrift ist durch das Gesetz vom 30. Mai 1908 (RGBl. S. 307) aufgehoben worden.

**890** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird die Versicherung von einem Bevollmächtigten, einem Geschäftsführer ohne Auftrag oder einem sonstigen Vertreter des Versicherten in dessen Namen geschlossen, so ist im Sinne dieses Gesetzbuchs weder der Vertreter Versicherungsnehmer noch die Versicherung selbst eine Versicherung für fremde Rechnung.

(2) Im Zweifel wird angenommen, daß selbst die auf das Interesse eines benannten Dritten sich beziehende Versicherung eine Versicherung für fremde Rechnung sei.“

**891** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherer ist verpflichtet, eine von ihm unterzeichnete Urkunde (Police) über den Versicherungsvertrag dem Versicherungsnehmer auf dessen Verlangen auszuhändigen.“

**892** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Auf die Gültigkeit des Versicherungsvertrags hat es keinen Einfluß, daß zur Zeit des Abschlusses die Möglichkeit des Eintritts eines zu ersetzenden Schadens schon ausgeschlossen oder der zu ersetzende Schaden bereits eingetreten ist.

(2) Waren jedoch beide Teile von dem Sachverhältnis unterrichtet, so ist der Vertrag als Versicherungsvertrag ungültig.

(3) Wußte nur der Versicherer, daß die Möglichkeit des Eintritts eines zu ersetzenden Schadens schon ausgeschlossen war, oder wußte nur der Versicherungsnehmer, daß der zu ersetzende Schaden schon eingetreten war, so ist der Vertrag für den anderen, von dem Sachverhältnis nicht unterrichteten Teil unverbindlich. Im zweiten Fall kann der Versicherer, auch wenn er die Unverbindlichkeit des Vertrags geltend macht, die volle Prämie beanspruchen.

(4) Im Falle, daß der Vertrag für den Versicherungsnehmer durch einen Vertreter abgeschlossen wird, kommt die Vorschrift des § 806 Abs. 2, im Falle der Versicherung für fremde Rechnung die Vorschrift des § 807 und im Falle der Versicherung mehrerer Gegenstände oder einer Gesamtheit von Gegenständen die Vorschrift des § 810 zur Anwendung.“

**893** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der volle Wert des versicherten Gegenstands ist der Versicherungswert.

(2) Die Versicherungssumme kann den Versicherungswert nicht übersteigen.

(3) Soweit die Versicherungssumme den Versicherungswert übersteigt (Überversicherung), hat die Versicherung keine rechtliche Geltung.“

**894** AUFHEBUNG

§ 788<sup>895</sup>

§ 789<sup>896</sup>

§§ 790 und 791<sup>897</sup>

§ 792<sup>898</sup>

§ 793<sup>899</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist ein Gegenstand gegen dieselbe Gefahr bei mehreren Versicherern versichert und übersteigen die Versicherungssummen zusammen den Versicherungswert (Doppelversicherung), so sind die Versicherer in der Weise als Gesamtschuldner verpflichtet, daß dem Versicherten jeder Versicherer für den Betrag haftet, dessen Zahlung ihm nach seinem Vertrag obliegt, der Versicherte aber im ganzen nicht mehr als den Betrag des Schadens verlangen kann.

(2) Die Versicherer sind im Verhältnis zueinander zu Anteilen nach Maßgabe der Beträge verpflichtet, deren Zahlung ihnen dem Versicherten gegenüber vertragsmäßig obliegt. Findet auf eine der Versicherungen ausländisches Recht Anwendung, so kann der Versicherer, für den das ausländische Recht gilt, gegen den anderen Versicherer einen Anspruch auf Ausgleichung nur geltend machen, wenn er selbst nach dem für ihn maßgebenden Recht zur Ausgleichung verpflichtet ist.

(3) Hat der Versicherte eine Doppelversicherung in der Absicht genommen, sich dadurch einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, so ist jeder in dieser Absicht geschlossene Vertrag nichtig; der Versicherer kann die ganze Prämie verlangen, sofern er nicht bei der Schließung des Vertrags von der Nichtigkeit Kenntnis hatte.“

**895** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Hat der Versicherungsnehmer den Vertrag, durch den die Doppelversicherung entstanden ist, ohne Kenntnis von der anderen Versicherung geschlossen, so kann er von jedem Versicherer verlangen, daß die Versicherungssumme, unter verhältnismäßiger Minderung der Prämie, auf den Betrag des Anteils herabgesetzt wird, den der Versicherer im Verhältnis zu dem anderen Versicherer zu tragen hat.

(2) Die Herabsetzung der Versicherungssumme und der Prämie wirkt von dem Beginn der Versicherung an. Hatte die Gefahr für den einen Versicherer schon zu laufen begonnen, bevor der Vertrag mit dem anderen Versicherer geschlossen wurde, so wird dem ersten Versicherer gegenüber die Herabsetzung erst mit dem Zeitpunkt wirksam, in welchem sie verlangt wird.

(3) Dem Versicherer steht eine angemessene Ristornogebühr zu.

(4) Das Recht, die Herabsetzung zu verlangen, erlischt, wenn der Versicherungsnehmer es nicht unverzüglich geltend macht, nachdem er von der Doppelversicherung Kenntnis erlangt hat.“

**896** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wer für ein Interesse gegen dieselbe Gefahr bei mehreren Versicherern Versicherung nimmt, hat jedem Versicherer von der anderen Versicherung unverzüglich Mitteilung zu machen.“

**897** ERLÄUTERUNG

Die Vorschriften sind durch das Gesetz vom 30. Mai 1908 (RGBl. S. 307) aufgehoben worden.

**898** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Erreicht die Versicherungssumme den Versicherungswert nicht, so haftet der Versicherer im Falle eines teilweisen Schadens für den Betrag des letzteren nur nach dem Verhältnis der Versicherungssumme zum Versicherungswert.“

**899** AUFHEBUNG

§ 794<sup>900</sup>

§ 795<sup>901</sup>

§ 796<sup>902</sup>

§ 797<sup>903</sup>

§ 798<sup>904</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird durch Vereinbarung der Parteien der Versicherungswert auf eine bestimmte Summe (Taxe) festgestellt (taxierte Police), so ist die Taxe unter den Parteien für den Versicherungswert maßgebend.

(2) Der Versicherer kann jedoch eine Herabsetzung der Taxe fordern, wenn sie wesentlich übersetzt ist; ist imaginärer Gewinn taxiert, so kann der Versicherer eine Herabsetzung der Taxe fordern, wenn sie den Gewinn übersteigt, der zur Zeit des Abschlusses des Vertrags nach kaufmännischer Berechnung möglicherweise zu erwarten war.

(3) Eine Police mit der Bestimmung: ‚vorläufig taxiert‘ wird, solange die Taxe nicht in eine feste verwandelt ist, einer nicht taxierten Police (offenen Police) gleichgeachtet.

(4) Bei der Versicherung von Fracht ist die Taxe in bezug auf einen von dem Versicherer zu ersetzenden Schaden nur maßgebend, wenn es besonders bedungen ist.“

**900 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wenn in einem Vertrag mehrere Gegenstände oder eine Gesamtheit von Gegenständen unter einer Versicherungssumme begriffen, aber für einzelne dieser Gegenstände besondere Taxen vereinbart sind, so gelten die Gegenstände, welche besonders taxiert sind, auch als abgesondert versichert.“

**901 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Als Versicherungswert des Schiffes gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbaren, der Wert, welchen das Schiff in dem Zeitpunkt hat, in welchem die Gefahr für den Versicherer zu laufen beginnt.

(2) Diese Vorschrift kommt auch zur Anwendung, wenn der Versicherungswert des Schiffes taxiert ist.“

**902 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Ausrüstungskosten, die Heuer und die Versicherungskosten können zugleich mit dem Schiff oder durch Versicherung der Bruttofracht oder besonders versichert werden. Sie gelten nur dann als mit dem Schiff versichert, wenn es besonders vereinbart ist.“

**903 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Fracht kann bis zu ihrem Bruttobetrag versichert werden.

(2) Als Versicherungswert der Fracht gilt der Betrag der in den Frachtverträgen bedungenen Fracht und, wenn eine bestimmte Fracht nicht bedungen ist oder soweit Güter für Rechnung des Reeders verschifft sind, der Betrag der üblichen Fracht (§ 619).“

**904 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:



§ 799<sup>905</sup>

§ 800<sup>906</sup>

§ 801<sup>907</sup>

§ 802<sup>908</sup>

§ 803<sup>909</sup>

---

„(1) Ist bei der Versicherung der Fracht nicht bestimmt, ob sie ganz oder ob nur ein Teil versichert werden soll, so gilt die ganze Fracht als versichert.

(2) Ist nicht bestimmt, ob die Brutto- oder die Nettofracht versichert werden soll, so gilt die Bruttofracht als versichert.

(3) Sind die Fracht der Hinreise und die Fracht der Rückreise unter einer Versicherungssumme versichert, ohne daß bestimmt ist, welcher Teil der Versicherungssumme auf die Fracht der Hinreise und welcher Teil auf die Fracht der Rückreise fallen soll, so wird die Hälfte auf die Fracht der Hinreise, die Hälfte auf die Fracht der Rückreise gerechnet.“

**905 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Als Versicherungswert der Güter gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbaren, derjenige Wert, welchen die Güter am Ort und zur Zeit der Abladung haben, unter Hinzurechnung aller Kosten bis an Bord einschließlich der Versicherungskosten.

(2) Die Fracht sowie die Kosten während der Reise und am Bestimmungsort werden nur hinzuge-rechnet, sofern es vereinbart ist.

(3) Diese Vorschriften kommen auch zur Anwendung, wenn der Versicherungswert der Güter taxiert ist.“

**906 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Sind die Ausrüstungskosten oder die Heuer, sei es selbständig, sei es durch Versicherung der Bruttofracht, versichert oder sind bei der Versicherung von Gütern die Fracht oder die Kosten während der Reise und am Bestimmungsort versichert, so leistet der Versicherer für denjenigen Teil der Kosten, der Heuer oder der Fracht keinen Ersatz, welcher infolge eines Unfalls erspart wird.“

**907 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei der Versicherung von Gütern ist der imaginäre Gewinn oder die Provision, auch wenn der Versicherungswert der Güter taxiert ist, als mitversichert nur anzusehen, sofern es im Vertrag bestimmt ist.

(2) Ist im Falle der Mitversicherung des imaginären Gewinns der Versicherungswert taxiert, aber nicht bestimmt, welcher Teil der Taxe sich auf den imaginären Gewinn beziehen soll, so wird angenommen, daß zehn Prozent der Taxe auf den imaginären Gewinn fallen. Wenn im Falle der Mitversicherung des imaginären Gewinns der Versicherungswert nicht taxiert ist, so werden als imaginärer Gewinn zehn Prozent des Versicherungswerts der Güter (§ 799) als versichert betrachtet.

(3) Die Vorschriften des Absatzes 2 kommen auch im Falle der Mitversicherung der Provision mit der Maßgabe zur Anwendung, daß an die Stelle der zehn Prozent zwei Prozent treten.“

**908 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ist der imaginäre Gewinn oder die Provision selbständig versichert, der Versicherungswert jedoch nicht taxiert, so wird im Zweifel angenommen, daß die Versicherungssumme zugleich als Taxe des Versicherungswerts gelten soll.“

§ 804<sup>910</sup>

§ 805<sup>911</sup>

*Zweiter Titel*<sup>912</sup>

§ 806<sup>913</sup>

§ 807<sup>914</sup>

**909** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Bodmereigelder können einschließlich der Bodmereiprämie für den Bodmereigläubiger versichert werden.

(2) Ist bei der Versicherung von Bodmereigeldern nicht angegeben, welche Gegenstände verbodmet sind, so wird angenommen, daß Bodmereigelder auf Schiff, Fracht und Ladung versichert sind. Hierauf kann sich, wenn in Wirklichkeit nicht alle diese Gegenstände verbodmet sind, nur der Versicherer berufen.“

**910** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Hat der Versicherer seine Verpflichtungen erfüllt, so tritt er, soweit er einen Schaden vergütet hat, dessen Erstattung der Versicherte von einem Dritten zu fordern befugt ist, in die Rechte des Versicherten gegen den Dritten ein, jedoch unbeschadet der Vorschriften des § 775 Abs. 2 und des § 777 Abs. 2.

(2) Der Versicherte ist verpflichtet, dem Versicherer, wenn er es verlangt, auf dessen Kosten eine öffentlich beglaubigte Anerkennungsurkunde über den Eintritt in die Rechte gegen den Dritten zu erteilen.

(3) Der Versicherte ist verantwortlich für jede Handlung, durch die er jene Rechte beeinträchtigt.“

**911** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist eine Forderung versichert, zu deren Deckung eine den Gefahren der See ausgesetzte Sache dient, so ist der Versicherte im Falle eines Schadens verpflichtet, dem Versicherer, nachdem dieser seine Verpflichtungen erfüllt hat, seine Rechte gegen den Schuldner insoweit abzutreten, als der Versicherer Ersatz geleistet hat.

(2) Der Versicherte ist nicht verpflichtet, die ihm gegen den Schuldner zustehenden Rechte geltend zu machen, bevor er den Versicherer in Anspruch nimmt.“

**912** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Anzeigen bei dem Abschluß des Vertrags“.

**913** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherungsnehmer ist sowohl im Falle der Versicherung für eigene Rechnung als im Falle der Versicherung für fremde Rechnung verpflichtet, bei dem Abschluß des Vertrags dem Versicherer alle ihm bekannten Umstände anzuzeigen, die wegen ihrer Erheblichkeit für die Beurteilung der von dem Versicherer zu tragenden Gefahr geeignet sind, auf den Entschluß des letzteren, sich auf den Vertrag überhaupt oder unter denselben Bestimmungen einzulassen, Einfluß zu üben.

(2) Wenn der Vertrag für den Versicherungsnehmer durch einen Vertreter abgeschlossen wird, so sind auch die dem Vertreter bekannten Umstände anzuzeigen.“

**914** AUFHEBUNG

§ 808<sup>915</sup>

§ 809<sup>916</sup>

§ 810<sup>917</sup>

§ 811<sup>918</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Im Falle der Versicherung für fremde Rechnung müssen dem Versicherer bei dem Abschluß des Vertrags auch diejenigen Umstände angezeigt werden, welche dem Versicherten selbst oder einem Zwischenbeauftragten bekannt sind.

(2) Die Kenntnis des Versicherten oder eines Zwischenbeauftragten kommt jedoch nicht in Betracht, wenn ihnen der Umstand so spät bekannt wird, daß sie den Versicherungsnehmer ohne Anwendung außergewöhnlicher Maßregeln vor dem Abschluß des Vertrags nicht mehr davon benachrichtigen können.

(3) Die Kenntnis des Versicherten kommt auch dann nicht in Betracht, wenn die Versicherung ohne seinen Auftrag und ohne sein Wissen genommen und der Mangel des Auftrags bei dem Abschluß des Vertrags dem Versicherer angezeigt worden ist.“

**915 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherer kann von dem Vertrag zurücktreten, wenn den Vorschriften der §§ 806 und 807 zuwider die Anzeige eines erheblichen Umstands unterblieben ist. Das gleiche gilt, wenn die Anzeige eines erheblichen Umstands deshalb unterblieben ist, weil sich der Versicherungsnehmer oder ein Beteiligter, dessen Kenntnis nach § 806 Abs. 2 oder nach § 807 erheblich ist, der Kenntnis des Umstands arglistig entzogen hat.

(2) Der Rücktritt ist ausgeschlossen, wenn der Versicherer den nicht angezeigten Umstand kannte oder wenn die Anzeige ohne Verschulden unterblieben ist.“

**916 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherer kann von dem Vertrag auch dann zurücktreten, wenn über einen erheblichen Umstand eine unrichtige Anzeige gemacht worden ist.

(2) Der Rücktritt ist ausgeschlossen, wenn die Unrichtigkeit dem Versicherer bekannt war oder die Anzeige ohne Verschulden unrichtig gemacht worden ist.“

**917 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Liegen die Voraussetzungen, unter denen der Versicherer zum Rücktritt berechtigt ist, in Ansehung eines Teiles der Gegenstände vor, auf welche sich die Versicherung bezieht, so steht dem Versicherer das Recht des Rücktritts für den übrigen Teil nur zu, wenn anzunehmen ist, daß für diesen allein der Versicherer den Vertrag unter den gleichen Bestimmungen nicht geschlossen haben würde.“

**918 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Rücktritt kann nur innerhalb einer Woche erfolgen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in welchem der Versicherer von der Verletzung der Anzeigepflicht Kenntnis erlangt.

(2) Der Rücktritt erfolgt durch Erklärung gegenüber dem Versicherungsnehmer. Tritt der Versicherer zurück, so gebührt ihm gleichwohl die ganze Prämie; die empfangene Entschädigungssumme ist zurückzugewähren und von der Zeit des Empfangs an zu verzinsen.

(3) Tritt der Versicherer zurück, nachdem ein Unfall, für den der Versicherer haftet, eingetreten ist, so bleibt die Verpflichtung des Versicherers zur Zahlung der Entschädigung bestehen, wenn der Um-

§ 811a<sup>919</sup>

§ 811b<sup>920</sup>

*Dritter Titel*<sup>921</sup>

§ 812<sup>922</sup>

§ 813<sup>923</sup>

stand, in Ansehung dessen die Anzeigepflicht verletzt ist, keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls und auf den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt hat.“

**919** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist die Anzeigepflicht verletzt worden, das Rücktrittsrecht des Versicherers aber ausgeschlossen, weil dem anderen Teil ein Verschulden nicht zur Last fällt, so kann der Versicherer, falls mit Rücksicht auf die höhere Gefahr eine höhere Prämie angemessen ist, die höhere Prämie verlangen. Das gleiche gilt, wenn bei der Schließung des Vertrags ein für die Übernahme der Gefahr erheblicher Umstand dem Versicherer nicht angezeigt worden ist, weil er dem anderen Teil nicht bekannt war.

(2) Der Anspruch auf die höhere Prämie erlischt, wenn er nicht innerhalb einer Woche von dem Zeitpunkt an geltend gemacht wird, in welchem der Versicherer von der Verletzung der Anzeigepflicht oder von dem nicht angezeigten Umstand Kenntnis erlangt.“

**920** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Das Recht des Versicherers, den Vertrag wegen arglistiger Täuschung anzufechten, bleibt unberührt.“

**921** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Verpflichtungen des Versicherten aus dem Versicherungsvertrag“.

**922** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Prämie ist, sofern nicht ein anderes vereinbart ist, sofort nach dem Abschluß des Vertrags und, wenn eine Police verlangt wird, gegen Auslieferung der Police zu zahlen.

(2) Zur Zahlung der Prämie ist der Versicherungsnehmer verpflichtet.“

**923** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird statt der versicherten Reise, bevor die Gefahr für den Versicherer zu laufen begonnen hat, eine andere Reise angetreten, so ist der Versicherer bei der Versicherung von Schiff und Fracht von jeder Haftung frei, bei anderen Versicherungen trägt er die Gefahr für die andere Reise nur dann, wenn die Veränderung der Reise weder von dem Versicherten noch in dessen Auftrag oder mit dessen Zustimmung bewirkt ist.

(2) Wird die versicherte Reise verändert, nachdem die Gefahr für den Versicherer zu laufen begonnen hat, so haftet der Versicherer nicht für die nach der Veränderung der Reise eintretenden Unfälle. Er haftet jedoch für diese Unfälle, wenn die Veränderung weder von dem Versicherten noch in dessen Auftrag oder mit dessen Zustimmung bewirkt oder wenn sie durch einen Notfall verursacht ist, es sei denn, daß sich der Notfall auf eine Gefahr gründet, die der Versicherer nicht zu tragen hat.

(3) Die Reise ist verändert, sobald der Entschluß, sie nach einem anderen Bestimmungshafen zu richten, zur Ausführung gebracht wird, sollten sich auch die Wege nach beiden Bestimmungshäfen noch

§ 814<sup>924</sup>

§ 815<sup>925</sup>

§ 816<sup>926</sup>

§ 817<sup>927</sup>

---

nicht geschieden haben. Diese Vorschrift gilt sowohl für die Fälle des Absatzes 1 als für die Fälle des Absatzes 2.“

**924** 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. 3 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wenn von dem Versicherten oder in dessen Auftrag oder mit dessen Zustimmung der Antritt oder die Vollendung der Reise ungebührlich verzögert, von dem der versicherten Reise entsprechenden Weg abgewichen oder ein Hafen angelaufen wird, dessen Angehendung als in der versicherten Reise begriffen nicht erachtet werden kann, oder wenn der Versicherte in anderer Weise eine Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr veranlaßt, namentlich eine in dieser Beziehung erteilte besondere Zusage nicht erfüllt, so haftet der Versicherer nicht für die später sich ereignenden Unfälle.

(2) Diese Wirkung tritt jedoch nicht ein:

1. wenn anzunehmen ist, daß die Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr keinen Einfluß auf den späteren Unfall hat üben können;
2. wenn die Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr, nachdem die Gefahr für den Versicherer bereits zu laufen begonnen hat, durch einen Notfall verursacht ist, es sei denn, daß sich der Notfall auf eine Gefahr gründet, die der Versicherer nicht zu tragen hat;
3. wenn der Kapitän zu der Abweichung von dem Weg durch das Gebot der Menschlichkeit genötigt worden ist.“

**925** ÄNDERUNGEN

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

AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wird bei dem Abschluß des Vertrags der Kapitän bezeichnet, so ist in dieser Bezeichnung allein noch nicht die Zusage enthalten, daß der benannte Kapitän die Führung des Schiffes behalten werde.“

**926** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Bei der Versicherung von Gütern haftet der Versicherer für keinen Unfall; soweit die Beförderung der Güter nicht mit dem dazu bestimmten Schiff geschieht. Er haftet jedoch nach Maßgabe des Vertrags, wenn die Güter, nachdem die Gefahr für ihn bereits zu laufen begonnen hat, ohne Auftrag und ohne Zustimmung des Versicherten in anderer Art als mit dem zur Beförderung bestimmten Schiff weiter befördert werden oder wenn dies infolge eines Unfalls geschieht, es sei denn, daß sich der Unfall auf eine Gefahr gründet, die der Versicherer nicht zu tragen hat.“

**927** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei der Versicherung von Gütern ohne Bezeichnung des Schiffes oder der Schiffe (in unbestimmten oder unbenannten Schiffen) hat der Versicherte, sobald er Nachricht erhält, in welches Schiff versicherte Güter abgeladen sind, diese Nachricht dem Versicherer mitzuteilen.

§ 818<sup>928</sup>

§ 819<sup>929</sup>

*Vierter Titel*<sup>930</sup>

§ 820<sup>931</sup>

§ 821<sup>932</sup>

(2) Im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung haftet der Versicherer für keinen Unfall, der den abgeladenen Gütern zustößt.“

**928** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Jeder Unfall ist, sobald der Versicherungsnehmer oder der Versicherte, wenn dieser von der Versicherung Kenntnis hat, Nachricht von dem Unfall erhält, dem Versicherer anzuzeigen, widrigenfalls der Versicherer befugt ist, von der Entschädigungssumme den Betrag abzuziehen, um den sie sich bei rechtzeitiger Anzeige gemindert hätte.“

**929** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherte ist verpflichtet, wenn sich ein Unfall zuträgt, sowohl für die Rettung der versicherten Sachen als für die Abwendung größerer Nachteile tunlichst zu sorgen.

(2) Er hat jedoch, wenn tunlich, über die erforderlichen Maßregeln vorher mit dem Versicherer Rücksprache zu nehmen.“

**930** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Umfang der Gefahr“.

**931** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherer trägt alle Gefahren, denen Schiff oder Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind, soweit nicht durch die nachfolgenden Vorschriften oder durch Vertrag ein anderes bestimmt ist.

(2) Er trägt insbesondere:

1. die Gefahr der Naturereignisse und der sonstigen Seeunfälle, auch wenn diese durch das Verschulden eines Dritten veranlaßt sind, wie Eindringen des Seewassers, Strandung, Schiffbruch, Sinken, Feuer, Explosion, Blitz, Erdbeben, Beschädigung durch Eis usw.;
2. die Gefahr des Krieges und der Verfügungen von hoher Hand;
3. die Gefahr des auf Antrag eines Dritten angeordneten, von dem Versicherten nicht verschuldeten Arrests;
4. die Gefahr des Diebstahls sowie die Gefahr des Seeraubs, der Plünderung und sonstiger Gewalttätigkeiten;
5. die Gefahr der Verbodmung der versicherten Güter zur Fortsetzung der Reise oder der Verfügung über die Güter durch Verkauf oder durch Verwendung zu gleichem Zweck (§§ 538 bis 541 und 732);
6. die Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung, sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht;
7. die Gefahr des Zusammenstoßes von Schiffen, und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte infolge des Zusammenstoßes unmittelbar oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat.“

**932** AUFHEBUNG

§ 822<sup>933</sup>§ 823<sup>934</sup>

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Dem Versicherer fallen die nachstehend bezeichneten Schäden nicht zur Last:

1. bei der Versicherung von Schiff oder Fracht:
  - der Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht seetüchtigen Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt oder ohne die erforderlichen Papiere (§ 513) in See gesandt ist;
  - der Schaden, welcher außer dem Fall des Zusammenstoßes von Schiffen daraus entsteht, daß der Reeder für den durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten zugefügten Schaden haften muß (§§ 485 und 486);
2. bei einer auf das Schiff sich beziehenden Versicherung:
  - der Schaden an Schiff und Zubehör, welcher nur eine Folge der Abnutzung des Schiffes im gewöhnlichen Gebrauch ist;
  - der Schaden an Schiff und Zubehör, welcher nur durch Alter, Fäulnis oder Wurmfraß verursacht wird;
3. bei einer auf Güter oder Fracht sich beziehenden Versicherung der Schaden, welcher durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch mangelhafte Verpackung der Güter entsteht oder an diesen durch Ratten oder Mäuse verursacht wird; wenn jedoch die Reise durch einen Unfall, für den der Versicherer haftet, ungewöhnlich verzögert wird, so hat der Versicherer den unter dieser Nummer bezeichneten Schaden in dem Maß zu ersetzen, in welchem die Verzögerung dessen Ursache ist;
4. der Schaden, welcher von dem Versicherten vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird; der Versicherer hat jedoch den von dem Versicherten durch die fehlerhafte Führung des Schiffes verursachten Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß dem Versicherten eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt;
5. bei der Versicherung von Gütern oder imaginärem Gewinn der Schaden, welcher von dem Ablader, Empfänger oder Kargadeur in dieser Eigenschaft vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird.“

**933** 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.

## AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Verpflichtung des Versicherers zum Ersatz eines Schadens tritt auch dann ein, wenn dem Versicherten ein Anspruch auf dessen Vergütung gegen den Kapitän oder eine andere Person zusteht. Der Versicherte kann sich wegen des Ersatzes des Schadens zunächst an den Versicherer halten. Er hat jedoch dem Versicherer die zur wirksamen Verfolgung eines solchen Anspruchs etwa erforderliche Hilfe zu gewähren, auch für die Sicherstellung des Anspruchs durch Einbehaltung der Fracht, Erwirkung des Arrests in das Schiff oder sonst in geeigneter Weise auf Kosten des Versicherers die nach den Umständen angemessene Sorge zu tragen (§ 819).“

**934** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei der Versicherung des Schiffes für eine Reise beginnt die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkt, in welchem mit der Einnahme der Ladung oder des Ballasts angefangen wird, oder, wenn weder Ladung noch Ballast einzunehmen ist, mit dem Zeitpunkt der Abfahrt des Schiffes. Sie endet mit dem Zeitpunkt, in welchem die Löschung der Ladung oder des Ballasts im Bestimmungshafen beendet ist.“

§ 824<sup>935</sup>

§ 825<sup>936</sup>

§ 826<sup>937</sup>

§ 827<sup>938</sup>

(2) Wird die Löschung von dem Versicherten ungebührlich verzögert, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Löschung beendet sein würde, falls ein solcher Verzug nicht stattgefunden hätte.

(3) Wird vor der Beendigung der Löschung für eine neue Reise Ladung oder Ballast eingenommen, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem mit der Einnahme der Ladung oder des Ballasts begonnen wird.“

**935 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Sind Güter, imaginärer Gewinn oder die von verschifften Gütern zu verdienende Provision versichert, so beginnt die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter zum Zwecke der Einladung in das Schiff oder in die Leichterfahrzeuge vom Land scheiden; sie endet mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter im Bestimmungshafen wieder an das Land gelangen.

(2) Wird die Löschung von dem Versicherten oder bei der Versicherung von Gütern oder imaginärem Gewinn von dem Versicherten oder von einer der in § 821 Nr. 5 bezeichneten Personen ungebührlich verzögert, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Löschung beendet sein würde, falls ein solcher Verzug nicht stattgefunden hätte.

(3) Bei der Einladung und Ausladung trägt der Versicherer die Gefahr der ortsgebräuchlichen Benutzung von Leichterfahrzeugen.“

**936 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei der Versicherung der Fracht beginnt und endet die Gefahr in Ansehung der Unfälle, denen das Schiff und dadurch die Fracht ausgesetzt ist, mit demselben Zeitpunkt, in welchem die Gefahr bei der Versicherung des Schiffes für dieselbe Reise beginnen und enden würde, in Ansehung der Unfälle, denen die Güter und dadurch die Fracht ausgesetzt sind, mit demselben Zeitpunkt, in welchem die Gefahr bei der Versicherung der Güter für dieselbe Reise beginnen und enden würde.

(2) Bei der Versicherung von Überfahrtsgeldern beginnt und endet die Gefahr mit demselben Zeitpunkt, in welchem die Gefahr bei der Versicherung des Schiffes beginnen und enden würde.

(3) Der Versicherer von Fracht- und Überfahrtsgeldern haftet für einen Unfall, von dem das Schiff betroffen wird, nur insoweit, als Fracht- oder Überfahrtsverträge bereits abgeschlossen sind, und wenn der Reeder Güter für seine Rechnung verschifft, nur insoweit, als diese zum Zwecke der Einladung in das Schiff oder in die Leichterfahrzeuge bereits vom Land geschieden sind.“

**937 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Bei der Versicherung von Bodmerei- und Havereigeldern beginnt die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Gelder vorgeschossen sind, oder, wenn der Versicherte selbst die Havereigelder verausgabt hat, mit dem Zeitpunkt, in welchem sie verwendet sind; sie endet mit dem Zeitpunkt, in welchem sie bei einer Versicherung der Gegenstände, welche verbodmet oder auf welche die Havereigelder verwendet sind, enden würde.“

**938 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die begonnene Gefahr läuft für den Versicherer während der bedungenen Zeit oder der versicherten Reise ununterbrochen fort. Der Versicherer trägt insbesondere die Gefahr auch während des



§ 828<sup>939</sup>

§ 829<sup>940</sup>

§ 830<sup>941</sup>

§ 831<sup>942</sup>

§ 832<sup>943</sup>

---

Aufenthalts in einem Not- oder Zwischenhafen und im Falle der Versicherung für die Hinreise und Rückreise während des Aufenthalts des Schiffes in dem Bestimmungshafen der Hinreise.

(2) Müssen die Güter einstweilen gelöscht werden oder wird das Schiff zur Ausbesserung an das Land gebracht, so trägt der Versicherer die Gefahr auch für die Zeit, während welcher sich die Güter oder das Schiff am Land befinden.“

**939 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird nach dem Beginn der Gefahr die versicherte Reise freiwillig oder gezwungen aufgegeben, so tritt in Ansehung der Beendigung der Gefahr der Hafen, in welchem die Reise beendet wird, an die Stelle des Bestimmungshafens.

(2) Werden die Güter, nachdem die Reise des Schiffes aufgegeben ist, in anderer Art als mit dem zur Beförderung bestimmten Schiff nach dem Bestimmungshafen weiter befördert, so läuft in betreff der Güter die begonnene Gefahr fort, auch wenn die Weiterbeförderung ganz oder zu einem Teil zu Lande geschieht. Der Versicherer trägt in solchen Fällen zugleich die Kosten der früheren Löschung, die Kosten der einstweiligen Lagerung und die Mehrkosten der Weiterbeförderung, auch wenn diese zu Lande erfolgt.“

**940 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Vorschriften der §§ 827 und 828 gelten nur unbeschadet der Vorschriften der §§ 814 und 816.“

**941 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist die Dauer der Versicherung nach Tagen, Wochen, Monaten oder nach einem mehrere Monate umfassenden Zeitraum bestimmt, so beginnt die Versicherung am Mittag des Tages, an welchem der Vertrag geschlossen wird. Sie endet am Mittag des letzten Tages der Frist.

(2) Bei der Berechnung der Zeit ist der Ort, wo sich das Schiff befindet, maßgebend.“

**942 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist im Falle der Versicherung des Schiffes auf Zeit das Schiff bei dem Ablauf der im Vertrag festgesetzten Versicherungszeit unterwegs, so gilt die Versicherung in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung als verlängert bis zur Ankunft des Schiffes im nächsten Bestimmungshafen und, falls in diesem gelöscht wird, bis zur Beendigung der Löschung (§ 823). Der Versicherte ist jedoch befugt, die Verlängerung durch eine dem Versicherer, solange das Schiff noch nicht unterwegs ist, kundgebende Erklärung auszuschließen.

(2) Im Falle der Verlängerung hat der Versicherte für deren Dauer und, wenn die Verschollenheit des Schiffes eintritt, bis zum Ablauf der Verschollenheitsfrist die vereinbarte Zeitprämie fortzuentrichten.

(3) Ist die Verlängerung ausgeschlossen, so kann der Versicherer, wenn die Verschollenheitsfrist über die Versicherungszeit hinausläuft, auf Grund der Verschollenheit nicht in Anspruch genommen werden.“

**943 AUFHEBUNG**

§ 833<sup>944</sup>

§ 834<sup>945</sup>

§ 835<sup>946</sup>

§ 836<sup>947</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Bei einer Versicherung nach einem oder dem anderen unter mehreren Häfen ist dem Versicherten gestattet, einen dieser Häfen zu wählen; bei einer Versicherung nach einem und einem anderen oder nach einem und mehreren anderen Häfen ist der Versicherte zum Besuch eines jeden der bezeichneten Häfen befugt.“

**944 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist die Versicherung nach mehreren Häfen geschlossen oder dem Versicherten das Recht vorbehalten, mehrere Häfen anzulaufen, so ist dem Versicherten nur gestattet, die Häfen nach der vereinbarten oder in Ermangelung einer Vereinbarung nach der den Schiffsverkehrsverhältnissen entsprechenden Reihenfolge zu besuchen; er ist jedoch zum Besuch aller einzelnen Häfen nicht verpflichtet.

(2) Die in der Police enthaltene Reihenfolge wird, soweit nicht ein anderes sich ergibt, als die vereinbarte angesehen.“

**945 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Dem Versicherer fallen zur Last:

1. die Beiträge zur großen Haverei mit Einschluß derjenigen, welche der Versicherte selbst wegen eines von ihm erlittenen Schadens zu tragen hat; die in Gemäßheit der §§ 635 und 732 nach den Grundsätzen der großen Haverei zu beurteilenden Beiträge werden den Beiträgen zur großen Haverei gleichgeachtet;
2. die Aufopferungen, welche zur großen Haverei gehören würden, wenn das Schiff Güter, und zwar andere als Güter des Reeders an Bord gehabt hätte;
3. die sonstigen zur Rettung sowie zur Abwendung größerer Nachteile notwendig oder zweckmäßig aufgewendeten Kosten (§ 819), selbst wenn die ergriffenen Maßregeln erfolglos geblieben sind;
4. die zur Ermittlung und Feststellung des dem Versicherer zur Last fallenden Schadens erforderlichen Kosten, insbesondere die Kosten der Besichtigung, der Abschätzung, des Verkaufs und der Anfertigung der Dispache.“

**946 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) In Ansehung der Beiträge zur großen Haverei und der nach den Grundsätzen der großen Haverei zu beurteilenden Beiträge bestimmen sich die Verpflichtungen des Versicherers nach der am gehörigen Ort im Inland oder im Ausland, im Einklang mit dem am Ort der Aufmachung geltenden Recht aufgemachten Dispache. Insbesondere ist der Versicherte, der einen zur großen Haverei gehörenden Schaden erlitten hat, nicht berechtigt, von dem Versicherer mehr als den Betrag zu fordern, zu welchem der Schaden in der Dispache berechnet ist; andererseits haftet der Versicherer für diesen ganzen Betrag, ohne daß namentlich der Versicherungswert maßgebend ist.

(2) Auch kann der Versicherte, wenn der Schaden nach dem am Ort der Aufmachung geltenden Recht als große Haverei nicht anzusehen ist, den Ersatz des Schadens von dem Versicherer nicht aus dem Grund fordern, weil der Schaden nach einem anderen Recht, insbesondere nach dem Recht des Versicherungsorts, große Haverei sei.“

**947 AUFHEBUNG**

§ 837<sup>948</sup>

§ 838<sup>949</sup>

§ 839<sup>950</sup>

§ 840<sup>951</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherer haftet jedoch für die in § 835 erwähnten Beiträge nicht, soweit sie sich auf einen Unfall gründen, für den der Versicherer nach dem Versicherungsvertrag nicht haftet.“

**948 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist die Dispache von einer durch Gesetz oder Gebrauch dazu berufenen Person aufgemacht worden, so kann der Versicherer sie wegen Nichtübereinstimmung mit dem am Ort der Aufmachung geltenden Recht und der dadurch bewirkten Benachteiligung des Versicherten nicht anfechten, es sei denn, daß der Versicherte durch mangelhafte Wahrnehmung seiner Rechte die Benachteiligung verschuldet hat.

(2) Dem Versicherten liegt jedoch ob, die Ansprüche gegen die zu seinem Nachteil Begünstigten dem Versicherer abzutreten.

(3) Dagegen ist der Versicherer befugt, in allen Fällen die Dispache dem Versicherten gegenüber insoweit anzufechten, als ein von dem Versicherten selbst erlittener Schaden, für den ihm nach dem am Ort der Aufmachung der Dispache geltenden Recht eine Vergütung nicht gebührt hätte, gleichwohl als große Haverei behandelt worden ist.“

**949 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wegen eines von dem Versicherten erlittenen, zur großen Haverei gehörenden oder nach den Grundsätzen der letzteren zu beurteilenden Schadens haftet der Versicherer, wenn die Einleitung des die Feststellung und Verteilung des Schadens bezweckenden ordnungsmäßigen Verfahrens stattgefunden hat, in Ansehung der Beiträge, welche dem Versicherten zu entrichten sind, nur insoweit, als der Versicherte die ihm gebührende Vergütung auch im Rechtsweg, sofern er diesen füglich betreten konnte, nicht erhalten hat.“

**950 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ist die Einleitung des Verfahrens ohne Verschulden des Versicherten unterblieben, so kann er den Versicherer wegen des ganzen Schadens nach Maßgabe des Versicherungsvertrags unmittelbar in Anspruch nehmen.“

**951 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherer haftet für den Schaden nur bis zur Höhe der Versicherungssumme.

(2) Er hat jedoch die in § 834 Nr. 3 und 4 erwähnten Kosten vollständig zu erstatten, wenngleich die hiernach im ganzen zu zahlende Vergütung die Versicherungssumme übersteigt.

(3) Sind infolge eines Unfalls solche Kosten bereits aufgewendet, zum Beispiel Loskaufs- oder Reklamekosten verausgabt, oder sind zur Wiederherstellung oder Ausbesserung der durch den Unfall beschädigten Sache bereits Verwendungen geschehen, zum Beispiel zu einem solchen Zweck Havereigelder verausgabt, oder sind von dem Versicherten Beiträge zur großen Haverei bereits entrichtet oder ist eine persönliche Verpflichtung des Versicherten zur Entrichtung solcher Beiträge bereits entstanden und ereignet sich später ein neuer Unfall, so haftet der Versicherer für den durch den späteren Unfall

§ 841<sup>952</sup>

§ 842<sup>953</sup>

§ 843<sup>954</sup>

§ 844<sup>955</sup>

§ 845<sup>956</sup>

---

entstehenden Schaden bis zur Höhe der ganzen Versicherungssumme ohne Rücksicht auf die ihm zur Last fallenden früheren Aufwendungen und Beiträge.“

**952 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherer ist nach dem Eintritt eines Unfalls berechtigt, sich durch Zahlung der vollen Versicherungssumme von allen weiteren Verbindlichkeiten aus dem Versicherungsvertrag zu befreien, insbesondere von der Verpflichtung, die Kosten zu erstatten, welche zur Rettung, Erhaltung und Wiederherstellung der versicherten Sachen erforderlich sind.

(2) War zur Zeit des Eintritts des Unfalls ein Teil der versicherten Sachen der vom Versicherer zu tragenden Gefahr bereits entzogen, so hat der Versicherer, welcher von dem Recht des Absatzes 1 Gebrauch macht, den auf jenen Teil fallenden Teil der Versicherungssumme nicht zu entrichten.

(3) Der Versicherer erlangt durch Zahlung der Versicherungssumme keinen Anspruch auf die versicherten Sachen.

(4) Ungeachtet der Zahlung der Versicherungssumme bleibt der Versicherer zum Ersatz derjenigen Kosten verpflichtet, welche auf die Rettung, Erhaltung oder Wiederherstellung der versicherten Sachen verwendet worden sind, bevor seine Erklärung, von dem Recht Gebrauch zu machen, dem Versicherten zugegangen ist.“

**953 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherer muß seinen Entschluß, von dem in § 841 bezeichneten Recht Gebrauch zu machen, bei Verlust dieses Rechtes dem Versicherten spätestens am dritten Tag nach dem Ablauf desjenigen Tages erklären, an welchem ihm der Versicherte den Unfall unter Bezeichnung seiner Beschaffenheit und seiner unmittelbaren Folgen angezeigt und alle sonstigen auf den Unfall sich beziehenden Umstände mitgeteilt hat, soweit die letzteren dem Versicherten bekannt sind.“

**954 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ist nicht zum vollen Wert versichert, so haftet der Versicherer für die in § 834 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten nur nach dem Verhältnis der Versicherungssumme zum Versicherungswert.“

**955 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Verpflichtung des Versicherers, einen Schaden zu ersetzen, wird dadurch nicht wieder aufgehoben oder geändert, daß später infolge einer Gefahr, die der Versicherer nicht zu tragen hat, ein neuer Schaden und selbst ein Totalverlust eintritt.“

**956 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Besondere Havereien hat der Versicherer nicht zu ersetzen, wenn sie ohne die Kosten der Ermittlung und Feststellung des Schadens (§ 834 Nr. 4) drei Prozent des Versicherungswerts nicht übersteigen; betragen sie mehr als drei Prozent, so sind sie ohne Abzug der drei Prozent zu vergüten.

§ 846<sup>957</sup>

§ 847<sup>958</sup>

§ 848<sup>959</sup>

§ 849<sup>960</sup>

---

(2) Ist das Schiff auf Zeit oder auf mehrere Reisen versichert, so sind die drei Prozent für jede einzelne Reise zu berechnen. Der Begriff der Reise bestimmt sich nach § 757.“

**957 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die in § 834 unter Nummer 1 bis 3 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten muß der Versicherer ersetzen, auch wenn sie drei Prozent des Versicherungswerts nicht erreichen. Sie kommen jedoch bei der Ermittlung der in § 845 bezeichneten drei Prozent nicht in Berechnung.“

**958 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ist vereinbart, daß der Versicherer von bestimmten Prozenten frei sein soll, so kommen die Vorschriften der §§ 845 und 846 mit der Maßgabe zur Anwendung, daß an die Stelle der dort erwähnten drei Prozent die im Vertrag angegebene Anzahl von Prozenten tritt.“

**959 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.

**AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist vereinbart, daß der Versicherer die Kriegsgefahr nicht übernimmt, auch die Versicherung rücksichtlich der übrigen Gefahren nur bis zum Eintritt einer Kriegsbelästigung dauern soll, so endet die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkt, in welchem die Kriegsgefahr auf die Reise Einfluß zu üben beginnt, insbesondere also, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Kriegsschiffe, Kaper oder Blockade behindert oder zur Vermeidung der Kriegsgefahr aufgeschoben wird, wenn das Schiff aus einem solchen Grund von seinem Weg abweicht oder wenn der Kapitän durch Kriegsbelästigung die freie Führung des Schiffes verliert.

(2) Eine Vereinbarung der in Absatz 1 bezeichneten Art wird namentlich angenommen, wenn der Vertrag mit der Klausel: ‚frei von Kriegsmolest‘ abgeschlossen ist.“

**960 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist vereinbart, daß der Versicherer zwar nicht die Kriegsgefahr übernimmt, alle übrigen Gefahren aber auch nach dem Eintritt einer Kriegsbelästigung tragen soll, so endet die Gefahr für den Versicherer erst mit der Kondemnation der versicherten Sache oder sobald sie geendet hätte, wenn die Kriegsgefahr nicht ausgenommen worden wäre; der Versicherer haftet aber nicht für die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden, also insbesondere nicht:

für Konfiskation durch kriegführende Mächte;

für Nehmung, Beschädigung, Vernichtung und Plünderung durch Kriegsschiffe und Kaper;

für die Kosten, welche entstehen aus der Anhaltung und Reklamierung, aus der Blockade des Aufenthaltshafens oder der Zurückweisung von einem blockierten Hafen oder aus dem freiwilligen Aufenthalt wegen Kriegsgefahr;

für die nachstehenden Folgen eines solchen Aufenthalts: Verderb und Verminderung der Güter, Kosten und Gefahr ihrer Entlöschung und Lagerung, Kosten ihrer Weiterbeförderung.

(2) Im Zweifel wird angenommen, daß ein eingetretener Schaden durch Kriegsgefahr nicht verursacht sei.

§ 850<sup>961</sup>

§ 851<sup>962</sup>

§ 852<sup>963</sup>

---

(3) Eine Vereinbarung der in Absatz 1 bezeichneten Art wird namentlich angenommen, wenn der Vertrag mit der Klausel: ‚nur für Seegefahr‘ abgeschlossen ist.“

**961 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist der Vertrag mit der Klausel: ‚für behaltene Ankunft‘ abgeschlossen, so endet die Gefahr für den Versicherer schon mit dem Zeitpunkt, in welchem das Schiff im Bestimmungshafen am gebräuchlichen oder gehörigen Platz den Anker hat fallen lassen oder befestigt ist.

(2) Auch haftet der Versicherer nur:

1. bei der auf das Schiff sich beziehenden Versicherung, wenn entweder ein Totalverlust eintritt oder wenn das Schiff abandonniert (§ 861) oder infolge eines Unfalls vor der Erreichung des Bestimmungshafens wegen Reparaturunfähigkeit oder wegen Reparaturunwürdigkeit verkauft wird (§ 873);
2. bei der auf Güter sich beziehenden Versicherung, wenn die Güter oder ein Teil der Güter infolge eines Unfalls den Bestimmungshafen nicht erreichen, insbesondere wenn sie vor der Erreichung des Bestimmungshafens infolge eines Unfalls verkauft werden. Erreichen die Güter den Bestimmungshafen, so haftet der Versicherer weder für eine Beschädigung noch für einen Verlust, der die Folge einer Beschädigung ist.

(3) Überdies hat der Versicherer in keinem Fall die in § 834 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten zu tragen.“

**962 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist der Vertrag mit der Klausel: ‚frei von Beschädigung außer im Strandungsfall‘ abgeschlossen, so haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, der aus einer Beschädigung entsteht, ohne Unterschied, ob der Schaden in einer Wertverringerung oder in einem gänzlichen oder teilweisen Verlust und insbesondere darin besteht, daß die versicherten Güter gänzlich verdorben und in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört den Bestimmungshafen erreichen oder während der Reise wegen Beschädigung und drohenden Verderbs verkauft worden sind, es sei denn, daß das Schiff oder das Leichterfahrzeug, in welchem sich die versicherten Güter befanden, gestrandet ist. Der Strandung werden folgende Seeunfälle gleichgeachtet: Kentern, Sinken, Zerschlagen des Rumpfes, Scheitern und jeder Seeunfall, durch den das Schiff oder das Leichterfahrzeug reparaturunfähig geworden ist.

(2) Hat sich eine Strandung oder ein dieser gleichzeitiger anderer Seeunfall ereignet, so haftet der Versicherer für jede drei Prozent (§ 845) übersteigende Beschädigung, die infolge eines solchen Seeunfalls entstanden ist, nicht aber für eine sonstige Beschädigung. Es wird vermutet, daß eine Beschädigung, die möglicherweise Folge des eingetretenen Seeunfalls sein kann, infolge des Unfalls entstanden sei.

(3) Für jeden Schaden, der nicht aus einer Beschädigung entsteht, haftet der Versicherer, ohne Unterschied, ob sich eine Strandung oder ein anderer der erwähnten Unfälle zugetragen hat oder nicht, in derselben Weise, als wenn der Vertrag ohne die Klausel abgeschlossen wäre. Jedenfalls haftet er für die in § 834 unter Nummer 1, 2 und 4 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten, für die in § 834 unter Nummer 3 erwähnten Kosten aber nur dann, wenn sie zur Abwendung eines ihm zur Last fallenden Verlusts verausgabt worden sind.

(4) Eine Beschädigung, die ohne Selbstentzündung durch Feuer oder durch Löschung eines solchen Feuers oder durch Beschießen entstanden ist, wird als eine solche Beschädigung, von welcher der Versicherer durch die Klausel befreit wird, nicht angesehen.“

**963 AUFHEBUNG**

§ 853<sup>964</sup>

*Fünfter Titel*<sup>965</sup>

§ 854<sup>966</sup>

§ 855<sup>967</sup>

§ 856<sup>968</sup>

§ 857<sup>969</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wenn der Vertrag mit der Klausel: ‚frei von Bruch außer im Strandungsfall‘ abgeschlossen ist, so finden die Vorschriften des § 851 mit der Maßgabe Anwendung, daß der Versicherer für Bruch insoweit haftet, als er nach § 851 für Beschädigung aufzukommen hat.“

**964** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Eine Strandung im Sinne der §§ 851 und 852 ist vorhanden, wenn das Schiff unter nicht gewöhnlichen Verhältnissen der Seeschifffahrt auf den Grund festgerät und nicht wieder flott wird, oder zwar wieder flott wird, jedoch entweder

1. nur unter Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, wie Kappen der Masten, Werfen oder Löschung eines Teiles der Ladung und dergleichen, oder durch den Eintritt einer ungewöhnlich hohen Flut, nicht aber ausschließlich durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, wie Winden auf den Anker, Backstellen der Segel und dergleichen, oder
2. erst nachdem das Schiff durch das Festgeraten einen erheblichen Schaden am Schiffskörper erlitten hat.“

**965** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Umfang des Schadens“.

**966** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ein Totalverlust des Schiffes oder der Güter liegt vor, wenn das Schiff oder die Güter zu Grunde gegangen oder dem Versicherten ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sind, namentlich wenn sie unrettbar gesunken oder in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört oder für gute Prise erklärt sind. Ein Totalverlust des Schiffes wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß einzelne Teile des Wrackes oder des Inventars gerettet sind.“

**967** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ein Totalverlust in Ansehung der Fracht liegt vor, wenn die ganze Fracht verlorengegangen ist.“

**968** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ein Totalverlust in Ansehung des imaginären Gewinns oder in Ansehung der Provision, welche von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartet werden, liegt vor, wenn die Güter den Bestimmungsort nicht erreicht haben.“

**969** AUFHEBUNG

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

§ 858<sup>970</sup>

§ 859<sup>971</sup>

§ 860<sup>972</sup>

§ 861<sup>973</sup>

---

„Ein Totalverlust in Ansehung der Bodmerei- und Havereigelder liegt vor, wenn die Gegenstände, welche verbodmet oder für welche die Havereigelder vorgeschossen oder verausgabt sind, entweder von einem Totalverlust oder dergestalt von anderen Unfällen betroffen sind, daß infolge der dadurch herbeigeführten Beschädigungen, Verbodmungen oder sonstigen Belastungen zur Deckung jener Gelder nichts übriggeblieben ist.“

**970 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Im Falle des Totalverlusts hat der Versicherer die Versicherungssumme zum vollen Betrag zu zahlen, jedoch unbeschadet der nach § 800 etwa zu machenden Abzüge.“

**971 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist im Falle des Totalverlusts vor der Zahlung der Versicherungssumme etwas gerettet, so kommt der Erlös des Geretteten von der Versicherungssumme in Abzug. War nicht zum vollen Wert versichert, so wird nur ein verhältnismäßiger Teil des Geretteten von der Versicherungssumme abgezogen.

(2) Mit der Zahlung der Versicherungssumme gehen die Rechte des Versicherten an der versicherten Sache auf den Versicherer über.

(3) Erfolgt erst nach der Zahlung der Versicherungssumme eine vollständige oder teilweise Rettung, so hat auf das nachträglich Gerettete nur der Versicherer Anspruch. War nicht zum vollen Wert versichert, so gebührt dem Versicherer nur ein verhältnismäßiger Teil des Geretteten.“

**972 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Sind bei einem Totalverlust in Ansehung des imaginären Gewinns (§ 856) die Güter während der Reise so günstig verkauft, daß der Reinerlös mehr beträgt als der Versicherungswert der Güter, oder ist für die Güter, wenn sie in Fällen der großen Haverei aufgeopfert worden sind oder wenn dafür nach Maßgabe der §§ 541 und 658 Ersatz geleistet werden muß, mehr als jener Wert vergütet, so kommt von der Versicherungssumme des imaginären Gewinns der Überschuß in Abzug.“

**973 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherte ist befugt, die Zahlung der Versicherungssumme zum vollen Betrag gegen Abtretung der in Ansehung des versicherten Gegenstands ihm zustehenden Rechte in folgenden Fällen zu verlangen (Abandon):

1. wenn das Schiff verschollen ist;
2. wenn der Gegenstand der Versicherung dadurch bedroht ist, daß das Schiff oder die Güter unter Embargo gelegt, von einer kriegführenden Macht aufgebracht, auf andere Weise durch Verfügung von hoher Hand angehalten oder durch Seeräuber genommen und während einer Frist von sechs, neun oder zwölf Monaten nicht freigegeben sind, je nachdem die Aufbringung, Anhaltung oder Nehmung geschehen ist:
  - a) in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meer einschließlich aller Häfen oder Teile des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres oder
  - b) in einem anderen Gewässer, jedoch diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn, oder



§ 862<sup>974</sup>

§ 863<sup>975</sup>

§ 864<sup>976</sup>

§ 865<sup>977</sup>

c) in einem Gewässer jenseits des einen jener Vorgebirge.

(2) Die Fristen werden von dem Tag an berechnet, an welchem dem Versicherer der Unfall durch den Versicherten angezeigt wird (§ 818).“

**974 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ein Schiff, welches eine Reise angetreten hat, ist als verschollen anzusehen, wenn es innerhalb der Verschollenheitsfrist den Bestimmungshafen nicht erreicht hat, auch innerhalb dieser Frist den Beteiligten keine Nachrichten über das Schiff zugegangen sind.

(2) Die Verschollenheitsfrist beträgt:

1. wenn sowohl der Abgangshafen als der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist, bei Segelschiffen sechs, bei Dampfschiffen vier Monate;
2. wenn entweder nur der Abgangshafen oder nur der Bestimmungshafen ein außereuropäischer Hafen ist, falls er diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen neun Monate, falls er jenseits des einen jener Vorgebirge belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen zwölf Monate;
3. wenn sowohl der Abgangs- als der Bestimmungshafen ein außereuropäischer Hafen ist, bei Segel- und Dampfschiffen sechs, neun oder zwölf Monate, je nachdem die Durchschnittsdauer der Reise nicht über zwei oder nicht über drei oder mehr als drei Monate beträgt.

(3) Im Zweifel ist die längere Frist abzuwarten.“

**975 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Verschollenheitsfrist wird von dem Tag an berechnet, an welchem das Schiff die Reise angetreten hat. Sind jedoch seit dessen Abgang Nachrichten von ihm angelangt, so wird von dem Tag an, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht, diejenige Frist berechnet, welche maßgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkt, an welchem es sich nach sicherer Nachricht zuletzt befunden hat, abgegangen wäre.“

**976 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Abandonerklärung muß dem Versicherer innerhalb der Abandonfrist zugegangen sein.

(2) Die Abandonfrist beträgt sechs Monate, wenn im Falle der Verschollenheit (§ 861 Abs. 1 Nr. 1) der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist und wenn im Falle der Aufbringung, Anhaltung oder Nehrung (§ 861 Abs. 1 Nr. 2) der Unfall sich in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meer einschließlich aller Häfen oder Teile des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres zuge tragen hat. In den übrigen Fällen beträgt die Abandonfrist neun Monate. Die Abandonfrist beginnt mit dem Ablauf der in den §§ 861 und 862 bezeichneten Fristen.

(3) Bei der Rückversicherung beginnt die Abandonfrist mit dem Ablauf des Tages, an welchem dem Rückversicherten von dem Versicherten der Abandon erklärt worden ist.“

**977 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Nach dem Ablauf der Abandonfrist ist der Abandon unstatthaft, unbeschadet des Rechtes des Versicherten, nach Maßgabe der sonstigen Grundsätze Vergütung eines Schadens in Anspruch zu nehmen.

§ 866<sup>978</sup>

§ 867<sup>979</sup>

§ 868<sup>980</sup>

§ 869<sup>981</sup>

---

(2) Ist im Falle der Verschollenheit des Schiffes die Abandonfrist versäumt, so kann der Versicherte zwar den Ersatz eines Totalschadens fordern; er hat jedoch, wenn die versicherte Sache wieder zum Vorschein kommt und sich dabei ergibt, daß ein Totalverlust nicht vorliegt, auf Verlangen des Versicherers gegen Verzicht des letzteren auf die infolge der Zahlung der Versicherungssumme nach § 859 ihm zustehenden Rechte die Versicherungssumme zu erstatten und sich mit dem Ersatz eines etwa erlittenen teilweisen Schadens zu begnügen.“

**978 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Abandonerklärung muß, um gültig zu sein, ohne Vorbehalt oder Bedingung erfolgen und sich auf den ganzen versicherten Gegenstand erstrecken, soweit dieser zur Zeit des Unfalls den Gefahren der See ausgesetzt war.

(2) Wenn jedoch nicht zum vollen Wert versichert war, so ist der Versicherte nur den verhältnismäßigen Teil des versicherten Gegenstands zu abandonnieren verpflichtet.

(3) Die Abandonerklärung ist unwiderruflich.“

**979 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Abandonerklärung ist ohne rechtliche Wirkung, wenn die Tatsachen, auf welche sie gestützt wird, sich nicht bestätigen oder zur Zeit der Mitteilung der Erklärung nicht mehr bestehen. Dagegen bleibt sie für beide Teile verbindlich, auch wenn sich später Umstände ereignen, deren früherer Eintritt das Recht zum Abandon ausgeschlossen haben würde.“

**980 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Durch Abandonerklärung gehen auf den Versicherer alle Rechte über, die dem Versicherten in Ansehung des abandonnierten Gegenstands zustanden.

(2) Der Versicherte hat dem Versicherer Gewähr zu leisten wegen der auf dem abandonnierten Gegenstand zur Zeit der Abandonerklärung haftenden dinglichen Rechte, es sei denn, daß sich diese auf Gefahren gründen, für die der Versicherer nach dem Versicherungsvertrag aufzukommen hat.

(3) Wird das Schiff abandonniert, so gebührt dem Versicherer des Schiffes die Nettofracht der Reise, auf welcher sich der Unfall zugetragen hat, soweit die Fracht erst nach der Abandonerklärung verdient ist. Dieser Teil der Fracht wird nach den für die Ermittlung der Distanzfracht geltenden Vorschriften berechnet.

(4) Den hiernach für den Versicherten entstehenden Verlust hat, wenn die Fracht selbständig versichert ist, der Versicherer der Fracht zu tragen.“

**981 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Zahlung der Versicherungssumme kann erst verlangt werden, nachdem die zur Rechtfertigung des Abandons dienenden Urkunden dem Versicherer mitgeteilt sind und eine angemessene Frist zu deren Prüfung abgelaufen ist. Wird wegen Verschollenheit des Schiffes abandonniert, so gehören zu den mitzuteilenden Urkunden glaubhafte Bescheinigungen über die Zeit, in welcher das Schiff den Abgangshafen verlassen hat, und über die Nichtankunft des Schiffes im Bestimmungshafen während der Verschollenheitsfrist.

§ 870<sup>982</sup>

§ 871<sup>983</sup>

§ 872<sup>984</sup>

§ 873<sup>985</sup>

---

(2) Der Versicherte ist verpflichtet, bei der Abandonerklärung, soweit er dazu imstande ist, dem Versicherer anzuzeigen, ob und welche andere den abandonnierten Gegenstand betreffende Versicherungen genommen sind sowie ob und welche Bodmereischulden oder sonstige Belastungen darauf haften. Ist die Anzeige unterblieben, so kann der Versicherer die Zahlung der Versicherungssumme so lange verweigern, bis die Anzeige nachträglich geschehen ist; wenn eine Zahlungsfrist bedungen ist, so beginnt diese erst mit dem Zeitpunkt, in welchem die Anzeige nachgeholt wird.“

**982 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherte ist verpflichtet, auch nach der Abandonerklärung für die Rettung der versicherten Sachen und für die Abwendung größerer Nachteile nach § 819, und zwar so lange zu sorgen, bis der Versicherer selbst dazu imstande ist.

(2) Erfährt der Versicherte, daß ein für verloren erachteter Gegenstand wieder zum Vorschein gekommen ist, so muß er dies dem Versicherer sofort anzeigen und ihm auf Verlangen die zur Erlangung oder Verwertung des Gegenstands erforderliche Hilfe leisten.

(3) Die Kosten hat der Versicherer zu ersetzen; auch hat er den Versicherten auf Verlangen mit einem angemessenen Vorschuß zu versehen.“

**983 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherte muß dem Versicherer, wenn dieser die Rechtmäßigkeit des Abandons anerkennt, auf dessen Verlangen und auf dessen Kosten über den nach § 868 durch die Abandonerklärung eingetretenen Übergang der Rechte eine öffentlich beglaubigte Anerkennungsurkunde (Abandonrevers) erteilen und die auf die abandonnierten Gegenstände sich beziehenden Urkunden ausliefern.“

**984 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Bei einem teilweisen Schaden am Schiff besteht der Schaden in dem nach den §§ 709 und 710 zu ermittelnden Betrag der Ausbesserungskosten, soweit diese die Beschädigungen betreffen, welche dem Versicherer zur Last fallen.“

**985 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 44 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „auf dem in § 530 vorgeschriebenen Wege“ nach „(§ 479)“ gestrichen.

**AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Ist die Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit des Schiffes (§ 479) festgestellt, so ist der Versicherte dem Versicherer gegenüber befugt, das Schiff oder das Wrack zum öffentlichen Verkauf zu bringen; im Falle des Verkaufs besteht der Schaden in dem Unterschied zwischen dem Reinerlös und dem Versicherungswert.

(2) Die übernommene Gefahr endet für den Versicherer erst mit dem Verkauf des Schiffes oder des Wrackes; auch haftet der Versicherer für den Eingang des Kaufpreises.

(3) Bei der zur Ermittlung der Reparaturunwürdigkeit erforderlichen Feststellung des Wertes des Schiffes im unbeschädigten Zustand bleibt dessen Versicherungswert, gleichviel ob er taxiert ist oder nicht, außer Betracht.“

§ 874<sup>986</sup>

§ 875<sup>987</sup>

§ 876<sup>988</sup>

§ 877<sup>989</sup>

§ 878<sup>990</sup>

§ 879<sup>991</sup>

---

**986 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Beginn der Ausbesserung schließt die Ausübung des in § 873 dem Versicherten eingeräumten Rechtes nicht aus, wenn erst später erhebliche Schäden entdeckt werden, die dem Versicherten ohne sein Verschulden unbekannt geblieben waren.

(2) Macht der Versicherte von dem Recht nachträglich Gebrauch, so muß der Versicherer die bereits aufgewendeten Ausbesserungskosten insoweit besonders vergüten, als durch die Ausbesserung bei dem Verkauf des Schiffes ein höherer Erlös erzielt worden ist.“

**987 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei Gütern, die beschädigt im Bestimmungshafen ankommen, ist durch Vergleichung des Bruttowerts, den sie daselbst im beschädigten Zustand haben, mit dem Bruttowert, welchen sie dort im unbeschädigten Zustand haben würden, zu ermitteln, wie viele Prozente des Wertes der Güter verloren sind. Ebenso viele Prozente des Versicherungswerts sind als der Betrag des Schadens anzusehen.

(2) Die Ermittlung des Wertes, welchen die Güter im beschädigten Zustand haben, erfolgt durch öffentlichen Verkauf oder, wenn der Versicherer einwilligt, durch Abschätzung. Der Wert, welchen die Güter im unbeschädigten Zustand haben würden, bestimmt sich nach § 658 Abs. 1.

(3) Der Versicherer hat außerdem die Besichtigungs-, Abschätzungs- und Verkaufskosten zu tragen.“

**988 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Geht ein Teil der Güter auf der Reise verloren, so besteht der Schaden in ebenso vielen Prozenten des Versicherungswerts, als Prozente des Wertes der Güter verlorengegangen sind.“

**989 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Sind Güter auf der Reise infolge eines Unfalls verkauft worden, so besteht der Schaden in dem Unterschied zwischen dem nach Abzug der Fracht, der Zölle und Verkaufskosten sich ergebenden Reinerlös der Güter und deren Versicherungswert.

(2) Die übernommene Gefahr endet für den Versicherer erst mit dem Verkauf der Güter; auch haftet der Versicherer für den Eingang des Kaufpreises.

(3) Die Vorschriften der §§ 834 bis 838 bleiben unberührt.“

**990 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei einem teilweisen Verlust der Fracht besteht der Schaden in demjenigen Teil der bedungenen oder in deren Ermangelung der üblichen Fracht, welcher verlorengegangen ist.

(2) Ist die Fracht taxiert und die Taxe nach § 793 Abs. 4 in bezug auf einen von dem Versicherer zu ersetzenden Schaden maßgebend, so besteht der Schaden in ebenso vielen Prozenten der Taxe, als Prozente der bedungenen oder üblichen Fracht verloren sind.“

§ 880<sup>992</sup>

§ 881<sup>993</sup>

*Sechster Titel*<sup>994</sup>

§ 882<sup>995</sup>

§ 883<sup>996</sup>

**991 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei einem imaginären Gewinn oder einer Provision, die von der Ankunft der Güter erwartet werden, besteht der Schaden, wenn die Güter in beschädigtem Zustand ankommen, in ebenso vielen Prozenten des als Gewinn oder Provision versicherten Betrags, als der nach § 875 zu ermittelnde Schaden an den Gütern Prozente des Versicherungswerts der letzteren beträgt.

(2) Erreicht ein Teil der Güter den Bestimmungshafen nicht, so besteht der Schaden in ebenso vielen Prozenten des als Gewinn oder Provision versicherten Betrags, als der Wert des in dem Bestimmungshafen nicht angelangten Teiles der Güter Prozente des Wertes aller Güter beträgt.

(3) Sind bei der Versicherung des imaginären Gewinns in Ansehung des nicht angelangten Teiles der Güter die Voraussetzungen des § 860 vorhanden, so kommt von dem Schaden der in § 860 bezeichnete Überschuß in Abzug.“

**992 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Bei Bodmerei- oder Havereigeldern besteht im Falle eines teilweisen Verlusts der Schaden in dem Ausfall, welcher sich darauf gründet, daß der Gegenstand, der verbodmet oder für den die Havereigelder vorgeschossen oder verausgabt sind, zur Deckung der Bodmerei- oder Havereigelder infolge späterer Unfälle nicht mehr genügt.“

**993 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherer hat den nach den §§ 872 bis 880 zu berechnenden Schaden vollständig zu vergüten, wenn zum vollen Wert versichert war, jedoch unbeschadet der Vorschrift des § 800; war nicht zum vollen Werte versichert, so hat er nach Maßgabe des § 792 nur einen verhältnismäßigen Teil dieses Schadens zu vergüten.“

**994 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Bezahlung des Schadens“.

**995 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherte hat, um den Ersatz eines Schadens fordern zu können, eine Schadensberechnung dem Versicherer mitzuteilen.

(2) Er muß zugleich durch genügende Belege dem Versicherer dartun:

1. sein Interesse;
2. daß der versicherte Gegenstand den Gefahren der See ausgesetzt worden ist;
3. den Unfall, auf den der Anspruch gestützt wird;
4. den Schaden und dessen Umfang.“

**996 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

§ 884<sup>997</sup>

§ 885<sup>998</sup>

§ 886<sup>999</sup>

---

„Bei der Versicherung für fremde Rechnung hat sich außerdem der Versicherte darüber auszuweisen, daß er dem Versicherungsnehmer zum Abschluß des Vertrags Auftrag erteilt hat. Ist die Versicherung ohne Auftrag geschlossen, so muß der Versicherte die Umstände dartun, aus welchen hervorgeht, daß die Versicherung in seinem Interesse genommen ist.“

**997 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Als genügende Belege sind im allgemeinen solche Belege anzusehen, die im Handelsverkehr, namentlich wegen der Schwierigkeit der Beschaffung anderer Beweise, nicht beanstandet zu werden pflegen, insbesondere

1. zum Nachweis des Interesses:
  - bei der Versicherung des Schiffes die üblichen Eigentumsurkunden;
  - bei der Versicherung von Gütern die Fakturen und Konnossemente, sofern nach deren Inhalt der Versicherte zur Verfügung über die Güter befugt erscheint;
  - bei der Versicherung der Fracht die Chartepartien und Konnossemente;
2. zum Nachweis der Verladung der Güter die Konnossemente;
3. zum Nachweis des Unfalls die Verklarung und das Tagebuch, in Kondemnationsfällen das Erkenntnis des Prisengerichts, in Verschollenheitsfällen glaubhafte Bescheinigungen über die Zeit, in welcher das Schiff den Abgangshafen verlassen hat, und über die Nichtankunft des Schiffes im Bestimmungshafen während der Verschollenheitsfrist;
4. zum Nachweis des Schadens und dessen Umfangs die den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes der Schadensermittlung entsprechenden Besichtigungs-, Abschätzungs- und Versteigerungsurkunden sowie die Kostenanschläge der Sachverständigen, ferner die quittierten Rechnungen über die ausgeführten Ausbesserungen und andere Quittungen über geleistete Zahlungen; in Ansehung eines teilweisen Schadens am Schiff (§§ 872 und 873) genügen jedoch die Besichtigungs- und Abschätzungsurkunden sowie die Kostenanschläge nur dann, wenn die etwaigen Schäden, die sich auf Abnutzung, Alter, Fäulnis oder Wurmfraß gründen, gehörig ausgeschieden sind und wenn zugleich, soweit es ausführbar war, solche Sachverständige zugezogen worden sind, die entweder ein für allemal obrigkeitlich bestellt oder von dem Ortsgericht oder dem deutschen Konsul und, in deren Ermangelung oder sofern deren Mitwirkung sich nicht erlangen ließ, von einer anderen Behörde besonders ernannt waren.“

**998 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Eine Vereinbarung, durch die der Versicherte von dem Nachweis der in § 882 erwähnten Umstände oder eines Teiles dieser Umstände befreit wird, ist gültig, jedoch unbeschadet des Rechtes des Versicherers, das Gegenteil zu beweisen.

(2) Die bei der Versicherung von Gütern getroffene Vereinbarung, daß das Konnossement nicht vorzulegen ist, befreit nur von dem Nachweis der Verladung.“

**999 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Bei der Versicherung für fremde Rechnung stehen die Rechte aus dem Versicherungsvertrag dem Versicherten zu. Die Aushändigung einer Police kann jedoch nur der Versicherungsnehmer verlangen.

(2) Der Versicherte kann ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers über seine Rechte nur verfügen und diese Rechte nur gerichtlich geltend machen, wenn er im Besitz einer Police ist.“

§ 887<sup>1000</sup>

§ 888<sup>1001</sup>

§ 889<sup>1002</sup>

§ 890<sup>1003</sup>

§ 891<sup>1004</sup>

---

**1000 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherungsnehmer kann über die Rechte, welche dem Versicherten aus dem Versicherungsvertrag zustehen, im eigenen Namen verfügen.

(2) Ist eine Police ausgestellt, so ist der Versicherungsnehmer ohne Zustimmung des Versicherten zur Annahme der Zahlung sowie zur Übertragung der Rechte des Versicherten nur befugt, wenn er im Besitz der Police ist.

(3) Der Versicherer ist zur Zahlung an den Versicherungsnehmer nur verpflichtet, wenn dieser ihm gegenüber nachweist, daß der Versicherte seine Zustimmung zu der Versicherung erteilt hat.“

**1001 ÄNDERUNGEN**

01.01.1999.—Artikel 40 Nr. 22 des Gesetzes vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911) hat in Satz 1 „Konkursmasse“ durch „Insolvenzmasse“ ersetzt.

**AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherungsnehmer ist nicht verpflichtet, die Police dem Versicherten oder den Gläubigern oder der Insolvenzmasse des Versicherten auszuliefern, bevor er wegen der gegen den Versicherten in Bezug auf den versicherten Gegenstand ihm zustehenden Ansprüche befriedigt ist. Im Falle eines Schadens kann der Versicherungsnehmer sich wegen dieser Ansprüche aus der Forderung, welche gegen den Versicherer begründet ist, und nach Einziehung der Versicherungsgelder aus den letzteren vorzugsweise vor dem Versicherten und vor dessen Gläubigern befriedigen.“

**1002 ÄNDERUNGEN**

01.01.1999.—Artikel 40 Nr. 23 des Gesetzes vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911) hat in Abs. 1 „Konkursmasse“ durch „Insolvenzmasse“ ersetzt.

**AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Versicherer macht sich dem Versicherungsnehmer verantwortlich, wenn er, während sich dieser noch im Besitz der Police befindet, durch Zahlungen, die er dem Versicherten oder den Gläubigern oder der Insolvenzmasse des Versicherten leistet, oder durch Verträge, die er mit ihnen schließt, das in § 888 bezeichnete Recht des Versicherungsnehmers beeinträchtigt.

(2) Inwiefern sich der Versicherer einem Dritten, welchem Rechte aus der Police eingeräumt sind, dadurch verantwortlich macht, daß er über diese Rechte Verträge schließt oder Versicherungsgelder zahlt, ohne sich die Police zurückgeben zu lassen oder sie mit der erforderlichen Bemerkung zu versehen, bestimmt sich nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes.“

**1003 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherer kann gegen die Entschädigungsforderung eine Forderung, die ihm gegen den Versicherungsnehmer zusteht, insoweit aufrechnen, als sie auf der für den Versicherten genommenen Versicherung beruht.“

**1004 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

§ 892<sup>1005</sup>

§ 893<sup>1006</sup>

*Siebenter Titel*<sup>1007</sup>

§ 894<sup>1008</sup>

§ 895<sup>1009</sup>

„Der Versicherte ist befugt, nicht nur die aus einem bereits eingetretenen Unfall ihm zustehenden, sondern auch die künftigen Entschädigungsansprüche einem Dritten abzutreten. Ist die Police nach § 363 Abs. 2 an Order gestellt, so ist bei der Versicherung für fremde Rechnung zur Gültigkeit der ersten Übertragung das Indossament des Versicherungsnehmers genügend.“

**1005 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wenn nach dem Ablauf von zwei Monaten seit der Anzeige des Unfalls die Schadensberechnung (§ 882) ohne Verschulden des Versicherten noch nicht vorgelegt, wohl aber durch ungefähre Ermittlung die Summe festgestellt worden ist, welche dem Versicherer mindestens zur Last fällt, so hat der letztere diese Summe in Anrechnung auf seine Schuld vorläufig zu zahlen, jedoch nicht vor dem Ablauf der etwa für die Zahlung der Versicherungsgelder bedungenen Frist. Soll die Zahlungsfrist mit dem Zeitpunkt beginnen, in welchem dem Versicherer die Schadensberechnung mitgeteilt ist, so wird sie in dem bezeichneten Fall von der Zeit an berechnet, in welcher dem Versicherer die vorläufige Ermittlung mitgeteilt ist.“

**1006 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Der Versicherer hat:

1. in Havereifällen zu den für die Rettung, Erhaltung oder Wiederherstellung der versicherten Sache nötigen Ausgaben in Anrechnung auf seine später festzustellende Schuld zwei Drittel des ihm zur Last fallenden Betrags,
2. bei Aufbringung des Schiffes oder der Güter den vollen Betrag der ihm zur Last fallenden Kosten des Reklameprozesses, sowie sie erforderlich werden, vorzuschießen.“

**1007 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Überschrift des Titels aufgehoben. Die Überschrift lautete: „Aufhebung der Versicherung und Rückzahlung der Prämie“.

**1008 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird die Unternehmung, auf welche sich die Versicherung bezieht, ganz oder zu einem Teil von dem Versicherten aufgegeben oder wird ohne sein Zutun die ganze versicherte Sache oder ein Teil dieser Sache der von dem Versicherer übernommenen Gefahr nicht ausgesetzt, so kann die Prämie ganz oder zu dem verhältnismäßigen Teil bis auf eine dem Versicherer gebührende Vergütung zurückgefordert oder einbehalten werden (Ristorno).

(2) Die Vergütung (Ristornogebühr) besteht, sofern nicht ein anderer Betrag vereinbart oder am Ort der Versicherung üblich ist, in einem halben Prozent der ganzen oder des entsprechenden Teiles der Versicherungssumme, wenn aber die Prämie nicht ein Prozent der Versicherungssumme erreicht, in der Hälfte der ganzen oder des verhältnismäßigen Teiles der Prämie.“

**1009 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ist die Versicherung wegen Mangels des versicherten Interesses (§ 778) oder wegen Überversicherung (§ 786) unwirksam und hat sich der Versicherungsnehmer bei dem Abschluß des Vertrags und im



§ 896<sup>1010</sup>

§ 897<sup>1011</sup>

§ 898<sup>1012</sup>

§ 899<sup>1013</sup>

§ 900<sup>1014</sup>

---

Falle der Versicherung für fremde Rechnung auch der Versicherte bei der Erteilung des Auftrags in gutem Glauben befunden, so kann die Prämie gleichfalls bis auf die in § 894 bezeichnete Ristornogebühr zurückgefordert oder einbehalten werden.“

**1010 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Die Anwendung der Vorschriften der §§ 894 und 895 wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Versicherungsvertrag für den Versicherer wegen Verletzung der Anzeigepflicht oder aus anderen Gründen unverbindlich ist, selbst wenn der Versicherer ungeachtet dieser Unverbindlichkeit auf die volle Prämie Anspruch hätte.“

**1011 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Ein Ristorno findet nicht statt, wenn die Gefahr für den Versicherer bereits zu laufen begonnen hat.“

**1012 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Wenn der Versicherer zahlungsunfähig geworden ist, so ist der Versicherte befugt, nach seiner Wahl entweder von dem Vertrag zurückzutreten und die ganze Prämie zurückzufordern oder einzubehalten oder auf Kosten des Versicherers eine neue Versicherung zu nehmen. Dieses Recht steht ihm jedoch nicht zu, wenn ihm wegen der Erfüllung der Verpflichtungen des Versicherers genügende Sicherheit bestellt wird, bevor er von dem Vertrag zurückgetreten ist oder die neue Versicherung genommen hat.“

**1013 AUFHEBUNG**

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Wird die versicherte Sache von dem Versicherten veräußert, so tritt anstelle des Veräußerers der Erwerber in die sich während der Dauer seines Eigentums aus dem Versicherungsverhältnis ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherten ein. Für die Prämie haften der Veräußerer und der Erwerber als Gesamtschuldner.

(2) Der Versicherer hat in Ansehung der durch das Versicherungsverhältnis gegen ihn begründeten Forderungen die Veräußerung erst dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er von ihr Kenntnis erlangt; die Vorschriften der §§ 406 bis 408 des Bürgerlichen Gesetzbuchs finden entsprechende Anwendung.

(3) Der Versicherer haftet nicht für die Gefahren, welche nicht eingetreten sein würden, wenn die Veräußerung unterblieben wäre.

(4) Der Erwerber ist berechtigt, das Versicherungsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu kündigen. Das Kündigungsrecht erlischt, wenn es nicht innerhalb eines Monats nach dem Erwerb ausgeübt wird; hatte der Erwerber von der Versicherung keine Kenntnis, so bleibt das Kündigungsrecht bis zum Ablauf eines Monats von dem Zeitpunkt an bestehen, in welchem der Erwerber von der Versicherung Kenntnis erlangt. Kündigt der Erwerber, so haftet er für die Prämie nicht.

(5) Bei einer Zwangsversteigerung der versicherten Sache finden die Vorschriften der Absätze 1 bis 4 entsprechende Anwendung.“

**1014 AUFHEBUNG**

*Elfter Abschnitt<sup>1015</sup>*

§ 901<sup>1016</sup>

§ 902<sup>1017</sup>

---

01.01.2008.—Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Vorschriften des § 899 gelten auch im Falle der Versicherung einer Schiffspart.

(2) Ist das Schiff selbst versichert, so kommen sie nur zur Anwendung, wenn das Schiff während einer Reise veräußert wird. Der Anfang und das Ende der Reise bestimmen sich nach § 823. Ist das Schiff auf Zeit oder für mehrere Reisen (§ 757) versichert, so dauert die Versicherung im Falle der Veräußerung während einer Reise nur bis zur Entlöschung des Schiffes im nächsten Bestimmungshafen (§ 823).“

**1015 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: „Verjährung“.

**1016 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 45 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die in § 754 Nr. 1 bis 9 aufgeführten Forderungen verjähren in einem Jahre. Es beträgt jedoch die Verjährungsfrist zwei Jahre:

1. für die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, wenn die Entlassung jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Kap Horn erfolgt ist;
2. für die Entschädigungsforderungen aus einem Zusammenstoße von Schiffen oder aus einem unter § 738 fallenden Ereignis sowie für die Forderungen auf Berge- oder Hilfslohn.“

01.01.2002.—Artikel 5 Abs. 16 Nr. 12 des Gesetzes vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) hat Nr. 4 aufgehoben und Nr. 5 in Nr. 4 unnummeriert. Nr. 4 lautete:

„4. Forderungen gegen den Verfrachter aus Frachtverträgen sowie aus Konnossementen oder deren Ausstellung; § 612 bleibt unberührt;“.

**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:

„Folgende Forderungen verjähren in einem Jahr:

1. öffentliche Schiffs-, Schiffahrts- und Hafengebühren;
2. Lotsgelder;
3. Beiträge zur großen Haverei;
4. Rückgriffsforderungen, die den Reedern untereinander nach § 736 Abs. 2 zustehen.“

**1017 ÄNDERUNGEN**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 45 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die nach § 901 eintretende Verjährung bezieht sich zugleich auf die persönlichen Ansprüche, die dem Gläubiger etwa gegen den Redder oder eine Person der Schiffsbesatzung zustehen. § 612 wird hierdurch nicht berührt.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 5 lit. a litt. aa des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat Nr. 3 neu gefasst. Nr. 3 lautete:

„3. Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch der Berge- und Hilfslohn, sowie Forderungen aus der Beseitigung eines Wracks.“

Artikel 1 Nr. 5 lit. a litt. bb desselben Gesetzes hat Nr. 4 eingefügt.

Artikel 1 Nr. 5 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 2 eingefügt.

15.12.2004.—Artikel 9 Nr. 4 lit. b des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) hat Abs. 2 aufgehoben. Abs. 2 lautete:

§ 903<sup>1018</sup>

„(2) Während des Laufs der Verjährungsfrist kann derjenige, der wegen einer in Absatz 1 Nr. 3 genannten Forderung in Anspruch genommen wird, die Verjährungsfrist durch eine Erklärung gegenüber dem Gläubiger verlängern. Eine weitere Verlängerung der Frist ist zulässig.“

19.07.2006.—Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2006 (BGBl. I S. 1461) hat Nr. 1 aufgehoben. Nr. 1 lautete:

„1. Forderungen gegen den Verfrachter aus Verträgen über die Beförderung von Reisenden;“.

## 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:

„Folgende Forderungen verjähren in zwei Jahren:

1. (weggefallen)
2. Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 738c fallenden Ereignis;
3. Forderungen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten;
4. Forderungen wegen der Beseitigung eines Wracks.“

**1018** ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 45 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Die Verjährung beginnt:

1. in Ansehung der Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3) mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem das Dienst- oder Heuerverhältnis endet, und, falls die Anstellung der Klage früher möglich und zulässig ist, mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem diese Voraussetzung eintritt; jedoch kommt das Recht, Vorschuß- und Abschlagszahlungen zu verlangen, für den Beginn der Verjährung nicht in Betracht;
2. in Ansehung der Forderungen wegen Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 754 Nr. 7 und 9) und wegen der Beiträge zur großen Haverei (§ 754 Nr. 5) mit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1), in Ansehung der Forderung wegen Nichtablieferung von Gütern mit dem Zeitpunkt, zu dem die Güter hätten ausgeliefert werden müssen;
3. in Ansehung der nicht unter Nummer 2 fallenden Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 9) mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem der Beteiligte von dem Schaden Kenntnis erlangt hat, jedoch in Ansehung der Entschädigungsforderungen aus dem Zusammenstoße von Schiffen oder aus einem unter § 738 fallenden Ereignis mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Ereignis stattgefunden hat;
- 3a. in Ansehung der Forderungen auf Berge- und Hilfslohn mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- oder Hilfeleistungswerk beendet worden ist;
4. in Ansehung aller anderen Forderungen mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 6 lit. a des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat in Abs. 2 „(§ 902 Nr. 2)“ durch „(§ 902 Abs. 1 Nr. 2)“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 6 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 3 neu gefasst. Abs. 3 lautete:

„(3) Die Verjährung der Forderungen auf Bergungs- und Hilfskosten sowie wegen der Beseitigung eines Wracks (§ 902 Nr. 3) beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- und Hilfeleistungswerk oder die Wrackbeseitigung beendet worden ist.“

15.12.2004.—Artikel 9 Nr. 5 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) hat in Abs. 3 Satz 1 „Abs. 1“ nach „§ 902“ gestrichen.

19.07.2006.—Artikel 2 Nr. 3 des Gesetzes vom 12. Juli 2006 (BGBl. I S. 1461) hat in Abs. 2 „(§ 902 Abs. 1 Nr. 2)“ durch „(§ 902 Nr. 2)“ 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) Die Verjährung beginnt mit dem Schluß des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

§ 904<sup>1019</sup>

§ 905<sup>1020</sup>

Anlage<sup>1021</sup>

---

(2) Die Verjährung der Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 738c fallenden Ereignis (§ 902 Nr. 2) beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Ereignis stattgefunden hat.

(3) Die Verjährung der in § 902 Nr. 3 und 4 genannten Forderungen beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beendet worden sind. Die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Forderungen beginnt jedoch erst mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen ihn oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem er den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.“

**1019 AUFHEBUNG**

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 46 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben, Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Rückgriffsforderungen, die den Reedern untereinander nach § 736 Abs. 2 zustehen, verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die den Rückgriff begründende Zahlung erfolgt ist.

(2) Ferner verjähren in einem Jahre die auf den Gütern wegen der Bodmereigelder und der Beiträge zur großen Haverei haftenden Forderungen sowie die wegen dieser Gelder und Beiträge begründeten persönlichen Ansprüche.

(3) Die Verjährung beginnt in Ansehung der Bodmereigelder mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die Fälligkeit eingetreten ist, in Ansehung der Beiträge zur großen Haverei mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die beitragspflichtigen Güter abgeliefert sind.

(4) Die auf den Gütern wegen der Bergungs- und Hilfskosten haftenden Forderungen sowie die wegen dieser Kosten begründeten persönlichen Ansprüche verjähren in zwei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- oder Hilfeleistungswerk beendet worden ist.“

**1020 AUFHEBUNG**

15.12.2004.—Artikel 9 Nr. 6 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Es verjähren in fünf Jahren die Forderungen des Versicherers und des Versicherten aus dem Versicherungsvertrag.

(2) Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die versicherte Reise beendet ist, und bei der Versicherung auf Zeit mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Versicherungszeit endet. Sie beginnt, wenn das Schiff verschollen ist, mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Verschollenheitsfrist endet.“

**1021 QUELLE**

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 11 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Anlage eingefügt.  
AUFHEBUNG

25.04.2013.—Artikel 1 Nr. 43 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) hat die Anlage aufgehoben. Die letzte Fassung ergibt sich aus BGBl. I 1986 S. 1123.