

§ 508 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

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

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

(3) Sind für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes sowohl der Verfrachter als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.⁶⁵¹

§ 509 Ausführender Verfrachter

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

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

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

(4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.

(5) Wird einer der Leute des ausführenden Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen, so ist § 508 entsprechend anzuwenden.⁶⁵²

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

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

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

„§ 507

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

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

651 ÄNDERUNGEN

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

„§ 508

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

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

652 ÄNDERUNGEN

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

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

§ 510 Schadensanzeige

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

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

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

(4) Wird Verlust oder Beschädigung bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.⁶⁵³

Dritter Abschnitt⁶⁵⁴

§ 511 Verlustvermutung

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

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

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

„§ 509

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

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

653 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 510

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

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

654 ÄNDERUNGEN

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

AUFHEBUNG

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

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

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

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

(4) Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wieder aufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Verfrachter über das Gut frei verfügen.⁶⁵⁵

§ 512 Abweichende Vereinbarungen

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

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

1. der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, jedoch nicht bei der Durchführung von Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden, oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist,
2. die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehenen Beträge begrenzt ist.⁶⁵⁶

655 ÄNDERUNGEN

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

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

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

„§ 511

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

656 ÄNDERUNGEN

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

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

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

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

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

**Dritter Untertitel
Beförderungsdokumente⁶⁵⁷**

§ 513 Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements

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

(2) Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.⁶⁵⁸

§ 514 Bord- und Übernahmekonnossement

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

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

(3) Das Konnossement ist in der vom Ablader geforderten Anzahl von Originalausfertigungen auszustellen.⁶⁵⁹

„§ 512

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

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

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

657 QUELLE

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

658 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 513

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

659 ÄNDERUNGEN

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

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

§ 515 Inhalt des Konnossements

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

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

(2) Die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat.⁶⁶⁰

§ 516 Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung

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

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

(3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in ein elektronisches Konnossement zu regeln.⁶⁶¹

„§ 514

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

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

660 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 515

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

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

661 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 516

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

§ 517 Beweiskraft des Konnossements

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

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

1. in welcher Verfassung das Gut bei seiner Übernahme durch den Verfrachter war oder wie das Gut bei seiner Übernahme beschaffen war,
2. welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet,
3. welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder
4. weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen.⁶⁶²

§ 518 Stellung des Reeders bei mangelhafter Verfrachterangabe

Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.⁶⁶³

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

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

27.06.2020.—Artikel 184 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) hat in Abs. 3 „ , für Bau und Heimat“ nach „Innern“ eingefügt.

22.06.2023.—Artikel 1 Nr. 27 des Gesetzes vom 19. Juni 2023 (BGBl. I Nr. 154) hat in Abs. 3 „und für Verbraucherschutz“ nach „Justiz“ gestrichen und „ , für Bau und“ durch „und für“ ersetzt.

662 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 517

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

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

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

663 ÄNDERUNGEN

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

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

§ 519 Berechtigung aus dem Konnossement

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

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.⁶⁶⁴

§ 520 Befolgung von Weisungen

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

(2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁶⁶⁵

„§ 518

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

664 AUFHEBUNG

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

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

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

QUELLE

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

665 ÄNDERUNGEN

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

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

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

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

(2) Ferner sind in das Tagebuch einzutragen:

- die durch das Lot ermittelte Wassertiefe;
- jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges;
- die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung;
- die im Schiffsrate gefaßten Beschlüsse;

§ 521 Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

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

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

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

(4) Liefert der Verfrachter das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁶⁶⁶

§ 522 Einwendungen

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

alle Unfälle, die dem Schiffe oder der Ladung zustoßen, und eine Beschreibung dieser Unfälle.

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

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

(5) Das Tagebuch ist von dem Schiffer und dem Steuerleute zu unterschreiben.“

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

„§ 520

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

666 AUFHEBUNG

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

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

QUELLE

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

(2) Gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, kann der Verfrachter die Vermutungen nach § 517 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Konnossements bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde.

(3) Wird ein ausführender Verfrachter nach § 509 von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Verfrachter die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Abweichend von Absatz 2 kann der ausführende Verfrachter darüber hinaus die Vermutungen nach § 517 widerlegen, wenn das Konnossement weder von ihm noch von einem für ihn zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde.⁶⁶⁷

§ 523 Haftung für unrichtige Konnossementsangaben

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

667 ÄNDERUNGEN

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

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

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

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

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

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

„§ 522

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

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

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

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

(4) Die Haftung nach den Absätzen 1 bis 3 ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.⁶⁶⁸

§ 524 Traditionswirkung des Konnossements

Die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements an Dritte.⁶⁶⁹

668 ÄNDERUNGEN

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

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

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

„§ 523

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

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

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

669 ÄNDERUNGEN

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

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

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

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

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

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

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

„§ 524

§ 525 Abweichende Bestimmung im Konnossement

Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Der Verfrachter kann sich jedoch auf eine Bestimmung im Konnossement, die von den in Satz 1 genannten Haftungsvorschriften zu Lasten des aus dem Konnossement Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde, berufen. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2 Nummer 1.⁶⁷⁰

§ 526 Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung

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

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

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

(4) Dem Seefrachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Seefrachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Seefrachtbrief). Das Bundesministerium der Jus-

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

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

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

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

670 ÄNDERUNGEN

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

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

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

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

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

„§ 525

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

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

tiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.⁶⁷¹

Zweiter Titel Reisefrachtvertrag⁶⁷²

§ 527 Reisefrachtvertrag

(1) Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines solchen Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Jede Partei kann die schriftliche Beurkundung des Reisefrachtvertrags verlangen.

(2) Auf den Reisefrachtvertrag sind die §§ 481 bis 511 und 513 bis 525 entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 528 bis 535 nichts anderes bestimmen.⁶⁷³

§ 528 Ladehafen. Ladeplatz

(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme des Gutes an den im Reisefrachtvertrag benannten oder an den vom Befrachter nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.

671 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 526

(1) Rechtsgeschäfte, die der Kapitän eingeht, während sich das Schiff im Heimathafen befindet, sind für den Reeder nur dann verbindlich, wenn der Kapitän auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

(2) Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Kapitän auch im Heimathafen befugt.“

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

27.06.2020.—Artikel 184 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) hat in Abs. 4 Satz 2 „ , für Bau und Heimat“ nach „Innern“ eingefügt.

22.06.2023.—Artikel 1 Nr. 27 des Gesetzes vom 19. Juni 2023 (BGBl. I Nr. 154) hat in Abs. 4 Satz 2 „und für Verbraucherschutz“ nach „Justiz“ gestrichen und „ , für Bau und“ durch „und für“ ersetzt.

672 QUELLE

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

673 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 527

(1) Befindet sich das Schiff außerhalb des Heimathafens, so ist der Kapitän Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, die Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

(2) Diese Befugnis erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, die sich auf den Wirkungskreis des Kapitäns beziehen.“

(2) Ist ein Ladehafen oder ein Ladeplatz im Reisefrachtvertrag nicht benannt und hat der Befrachter den Ladehafen oder Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennen, so muss er mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Ladehafen oder Ladeplatz auswählen.⁶⁷⁴

§ 529 Anzeige der Ladebereitschaft

(1) Der Verfrachter hat, sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme des Gutes bereit ist, dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Hat der Befrachter den Ladeplatz noch zu benennen, kann der Verfrachter die Ladebereitschaft bereits anzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat.

(2) Die Ladebereitschaft muss während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.⁶⁷⁵

§ 530 Ladezeit. Überliegezeit

(1) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

674 ÄNDERUNGEN

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

Artikel 1 Nr. 13 lit. a desselben Gesetzes hat Satz 2 in Abs. 1 aufgehoben. Satz 2 lautete: „Ein Bodmereigeschäft einzugehen, ist er nur dann befugt, wenn es zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.“

Artikel 1 Nr. 13 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 2 neu gefasst. Abs. 2 lautete:

„(2) Die Gültigkeit des Geschäfts ist weder von der wirklichen Verwendung noch von der Zweckmäßigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften getroffenen Wahl noch von dem Umstand abhängig, ob dem Schiffer das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden hat, es sei denn, daß der Dritte in bösem Glauben war.“

Artikel 1 Nr. 13 lit. c desselben Gesetzes hat Abs. 3 eingefügt.

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

„§ 528

(1) Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg sowie zum Abschluß ähnlicher Kreditgeschäfte ist der Kapitän nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

(2) Die Gültigkeit des Geschäfts ist nicht davon abhängig, daß der Kapitän nach Absatz 1 zu dem Geschäft befugt war, daß die von ihm zwischen mehreren Geschäften getroffene Wahl zweckmäßig war und daß die durch das Geschäft erlangten Mittel oder sonstigen Gegenstände tatsächlich zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise verwendet werden. Das Geschäft ist jedoch für den Reeder nicht verbindlich, wenn dem Dritten der Mangel der Befugnis des Kapitäns oder die Absicht zur anderweitigen Verwendung bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war.

(3) Zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten ist der Kapitän nur befugt, wenn ihm eine besondere Vollmacht hierzu erteilt worden ist.“

675 AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auf den persönlichen Kredit des Reeders Geschäfte abzuschließen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten für den Reeder einzugehen, ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht (§ 486 Abs. 1 Nr. 1) befugt. Verhaltensmaßregeln und dienstliche Anweisungen, die der Schiffer vom Reeder erhält, genügen nicht, die persönliche Haftung des Reeders dem Dritten gegenüber zu begründen.“

QUELLE

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

(2) Für die Ladezeit kann, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist, keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Die Ladezeit und die Überliegezeit bemessen sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist. Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge unter Einschluss der Sonntage und der Feiertage gezählt. Nicht in Ansatz kommt die Zeit, in der das Verladen des Gutes aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, unmöglich ist.⁶⁷⁶

§ 531 Verladen

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes bleibt unberührt.

(2) Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.⁶⁷⁷

§ 532 Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter, wenn er einen Anspruch nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.⁶⁷⁸

676 AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„(1) Die Befugnis zum Verkaufe des Schiffes hat der Schiffer nur um Falle dringender Notwendigkeit und nur, nachdem diese durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des deutschen Konsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist.

(2) Ist keine Gerichtsbehörde und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Orte vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen und, wenn dies nicht möglich ist, mit anderen Beweisen zu versehen.

(3) Der Verkauf muß öffentlich geschehen.“

QUELLE

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

677 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 531

Der Reeder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Kapitäns beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Dritten bekannt waren.“

678 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 532

Hat der Kapitän ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Reeder wegen des Ersatzes keine größeren Rechte als einem Dritten zu.“

§ 533 Teilbeförderung

(1) Der Befrachter kann jederzeit verlangen, dass der Verfrachter nur einen Teil des Gutes befördert. Macht der Befrachter von diesem Recht Gebrauch, gebühren dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladene Frachtstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes abzuziehen. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen. Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Gut befördert wird.

(2) Verläßt der Befrachter das Gut nicht oder nicht vollständig innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird das Gut, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, nicht oder nicht vollständig innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder abgeladen werden soll. Wird das Gut bis zum Ablauf der Frist nur teilweise verladen oder abgeladen, kann der Verfrachter die bereits verladene oder abgeladene Frachtstücke befördern und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen. § 490 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.⁶⁷⁹

§ 534 Kündigung durch den Verfrachter

(1) Verläßt der Befrachter kein Gut innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, kein Gut innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 490 kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 in Verbindung mit § 532 Absatz 2 geltend machen.

(2) Der Verfrachter kann den Vertrag bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nach Maßgabe des § 490 kündigen, wenn offensichtlich ist, dass das Gut nicht verladen oder abgeladen wird.⁶⁸⁰

679 ÄNDERUNGEN

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

Artikel 1 Nr. 15 desselben Gesetzes hat in Abs. 1 „die Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht begründet“ durch „verpflichtet“ ersetzt.

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

„§ 533

(1) Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Kapitän in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Reeders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse schließt, wird der Reeder dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet.

(2) Der Kapitän selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, daß er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernimmt oder seine Befugnisse überschreitet. Die Haftung des Kapitäns nach Maßgabe der §§ 511 und 512 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.“

680 ÄNDERUNGEN

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

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 16 lit. a des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 1 „bis 530“ durch „bis 528“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 16 lit. b desselben Gesetzes hat in Abs. 2 „der §§ 528 und 530“ durch „des § 528“ ersetzt.

Artikel 1 Nr. 16 lit. c und d desselben Gesetzes hat Abs. 4 aufgehoben und Abs. 5 in Abs. 4 unnummeriert. Abs. 4 lautete:

§ 535 Löschen

(1) Die §§ 528 bis 531 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschzeit und Löschen anzuwenden. Abweichend von § 530 Absatz 3 Satz 2 schuldet der Empfänger jedoch auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschzeit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.

(2) Ist der Empfänger dem Verfrachter unbekannt, so ist die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.⁶⁸¹

„(4) Wenn er sich das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nötige Geld nicht anders verschaffen kann als durch Bodmerei oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör oder von entbehrlichen Schiffsvorräten, so hat er diejenige Maßregel zu ergreifen, welche für den Reeder mit dem geringsten Nachteile verbunden ist.“

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

„§ 534

(1) Auch dem Reeder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Kapitäns die Vorschriften der §§ 526 bis 528 maßgebend, soweit nicht der Reeder diese Befugnisse beschränkt hat.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, von dem Zustand des Schiffes, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Reeder in fortlaufender Kenntnis zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen des § 528 oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genötigt findet, oder bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, die Erteilung von Verhaltensmaßregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

(3) Zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Reeders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Notwendigkeit schreiten.

(4) Er muß dem Reeder nach der Rückkehr in den Heimathafen und außerdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.“

681 ÄNDERUNGEN

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

Artikel 1 Nr. 17 lit. a desselben Gesetzes hat in Abs. 2 „als deren Vertreter“ nach „der Ladungsbeteiligten“ gestrichen.

Artikel 1 Nr. 17 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 3 neu gefasst. Abs. 3 lautete:

„(3) Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zu einem Teile zu löschen, äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen oder behufs der Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung und Aufbringung zu reklamieren oder, wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist, ihre Wiedererlangung außergerichtlich und gerichtlich zu betreiben.“

Artikel 1 Nr. 17 lit. c desselben Gesetzes hat Abs. 4 eingefügt.

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

„§ 535

(1) Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Kapitän während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

(2) Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbeteiligten wahrzunehmen, wenn tunlich ihre Anweisungen einzuholen und, soweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt tunlichst dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.

**Zweiter Unterabschnitt
Personenbeförderungsverträge⁶⁸²**

§ 536 Anwendungsbereich

(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck über See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck entstehen, haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 611 bis 617 oder den §§ 4 bis 5n des Binnenschiffahrtsgesetzes geltend zu machen, bleibt unberührt.

(2) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, soweit die folgenden Regelungen maßgeblich sind:

1. unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24), oder
2. unmittelbar anwendbare Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften.

Die Haftungsvorschriften dieses Unterabschnitts gelten ferner nicht, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690) oder des Atomgesetzes haftet.⁶⁸³

§ 537 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Unterabschnitts ist

1. ein Beförderer eine Person, die einen Vertrag über die Beförderung eines Fahrgasts über See (Personenbeförderungsvertrag) schließt;
2. ein Fahrgast eine Person, die

(3) Der Kapitän ist in solchen Fällen ermächtigt, die Ladung äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Schaden wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu veräußern oder zur Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung oder Weiterbeförderung zu verpfänden.

(4) Der Kapitän ist berechtigt, Ansprüche eines Ladungsbeteiligten aus Verlust oder Beschädigung der Ladung im eigenen Namen außergerichtlich oder gerichtlich zu betreiben, soweit der Ladungsbeteiligte selbst hierzu nicht rechtzeitig in der Lage ist.“

682 QUELLE

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

683 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 536

(1) Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Kapitän befugt, die Reise in einer anderen Richtung fortzusetzen oder sie auf kürzere oder längere Zeit einzustellen oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

(2) Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des § 632 zu verfahren.“
01.07.2019.—Artikel 5 des Gesetzes vom 5. Juli 2016 (BGBl. I S. 1578, 2019 S. 196) hat in Abs. 1 Satz 2 „bis 5m“ durch „bis 5n“ ersetzt.

- a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oder
- b) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet;
- 3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;
- 4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;
- 5. ein Schifffahrtsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;
- 6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird
 - a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,
 - b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Anker, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oder
 - c) für das Aussetzen von Rettungsmitteln.⁶⁸⁴

§ 538 Haftung des Beförderers für Personenschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ist das den Schaden verursachende Ereignis ein Schifffahrtsereignis, wird das Verschulden vermutet.

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schifffahrtsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der Schaden den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

- 1. infolge von Feindseligkeiten, einer Kriegshandlung, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
- 2. ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

(3) Die Beförderung im Sinne der Absätze 1 und 2 umfasst

- 1. den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem er ein- und ausgeschifft wird, sowie
- 2. den Zeitraum, in dem der Fahrgast auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungsentgelt inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist.

Nicht erfasst ist der Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet.⁶⁸⁵

684 AUFHEBUNG

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 18 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift aufgehoben. Die Vorschrift lautete:

„Auf den persönlichen Kredit der Ladungsbeteiligten Geschäfte abzuschließen, ist der Schiffer auch in den Fällen des § 535 nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt.“

QUELLE

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

685 ÄNDERUNGEN

§ 539 Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck oder von anderem Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Bei Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck auf Grund eines Schifffahrtsereignisses und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden vermutet.

(2) Der Beförderer haftet entsprechend Absatz 1 auch für den Schaden, der daraus entsteht, dass das Gepäck dem Fahrgast nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die verspätete Aushändigung auf Arbeitsstreitigkeiten zurückzuführen ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

(4) Die Beförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst folgende Zeiträume:

1. hinsichtlich des Kabinengepäcks mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat,
 - a) den Zeitraum, in dem sich das Kabinengepäck an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem das Kabinengepäck ein- und ausgeschifft wird,
 - b) den Zeitraum, in dem das Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist, sowie
 - c) den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn das Kabinengepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Fahrgast nicht wieder ausgehändigt worden ist;
2. hinsichtlich anderen Gepäcks als des in Nummer 1 genannten Kabinengepäcks den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung.⁶⁸⁶

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 19 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Außer den Fällen des § 535 ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.“

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

„§ 538

Außer in den Fällen des § 535 ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.“

686 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 539

§ 540 Haftung für andere

Der Beförderer hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden, wenn die Leute und die Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.⁶⁸⁷

§ 541 Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts ist in jedem Fall auf einen Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung zu leistenden Rente.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist die Haftung des Beförderers auf einen Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt, wenn der Tod oder die Körperverletzung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
2. Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung oder Festhalten sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
3. zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
4. Anschlägen von Terroristen oder Personen, die die Anschläge böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung solcher Anschläge ergriffen werden,
5. Einziehung und Enteignung.

(3) Bei Tod oder Körperverletzung mehrerer Fahrgäste tritt bei Anwendung des Absatzes 2 an die Stelle des darin genannten Betrages von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis der Betrag von 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Schadensereignis, wenn dieser Betrag niedriger ist und unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder in Form von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann.⁶⁸⁸

Gründet sich das Bedürfnis auf eine große Haverei und kann der Kapitän ihm durch verschiedene Maßregeln abhelfen, so hat er diejenige Maßregel zu ergreifen, welche für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteil verbunden ist.“

687 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 20 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

(2) Auch in diesen Fällen kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen (§ 680 Abs. 2).

(3) Er hat die Verbodmung vor dem Verkaufe zu wählen, es sei denn, daß die Verbodmung einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.“

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

„§ 540

Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.“

688 ÄNDERUNGEN

§ 542 Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Kabinengepäck ist, soweit Absatz 2 nichts Abweichendes bestimmt, auf einen Betrag von 2 250 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist auf einen Betrag von 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist auf einen Betrag von 3 375 Rechnungseinheiten je Fahrgast und je Beförderung beschränkt.

(4) Soweit nicht Wertsachen betroffen sind, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt sind, können der Beförderer und der Fahrgast vereinbaren, dass der Beförderer einen Teil des Schadens nicht zu erstatten hat. Dieser Teil darf jedoch bei Beschädigung eines Fahrzeugs den Betrag von 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung anderen Gepäcks den Betrag von 149 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

(5) Abweichend von den Absätzen 1 bis 4 hat der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, den Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen.⁶⁸⁹

§ 543 Zinsen und Verfahrenskosten

Zinsen und Verfahrenskosten sind über die in den §§ 538, 541 und 542 genannten Haftungshöchstbeträge hinaus zu erstatten.⁶⁹⁰

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

„(1) Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des § 540 als ein für Rechnung des Reeders abgeschlossenes Kreditgeschäft (§§ 528 und 754 Nr. 6) angesehen.“

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

„§ 541

(1) Verfügt der Kapitän auf Grund des § 540 über Ladungsteile, so ist der Reeder verpflichtet, den betroffenen Ladungsbeteiligten den ihnen daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Auf den Ersatz, den der Reeder zu leisten hat, findet § 658 Anwendung. Übersteigt im Fall der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös den in § 658 bezeichneten Wert, so tritt an dessen Stelle der Reinerlös.“

689 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 22 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„In bezug auf die Gültigkeit der in den Fällen der §§ 535 und 538 bis 540 von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte finden die Vorschriften des § 528 Abs. 2 Anwendung.“

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

„§ 542

Für die Gültigkeit der von dem Kapitän auf Grund der § 535 Abs. 3, §§ 538 bis 540 vorgenommenen Rechtsgeschäfte gilt § 528 Abs. 2 sinngemäß.“

690 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 543

§ 544 Rechnungseinheit

Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber 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.⁶⁹¹

§ 545 Wegfall der Haftungsbeschränkung

Die in den §§ 541 und 542 sowie im Personenbeförderungsvertrag vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Beförderer selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.⁶⁹²

§ 546 Ausführender Beförderer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Beförderer ist, so haftet der Dritte (ausführender Beförderer) für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Beförderer. Vertragliche Vereinbarungen, durch die der Beförderer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Beförderer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Beförderer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Beförderer aus dem Personenbeförderungsvertrag zustehen.

(3) Der Beförderer und der ausführende Beförderer haften als Gesamtschuldner.⁶⁹³

Was der Kapitän vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger außer der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, hat er dem Reeder als Einnahme in Rechnung zu bringen.“

691 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 544

Der Kapitän darf ohne Einwilligung des Reeders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so hat er dem Reeder die höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, unbeschadet des Anspruchs des Reeders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens.“

692 ÄNDERUNGEN

01.04.1958.—§ 146 Abs. 2 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift neu gefasst.

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

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

„§ 545

Hat der Reeder dem Kapitän gekündigt, so kann er ihm während der Kündigungsfrist die Ausübung seiner Befugnisse untersagen. Die Ansprüche aus dem Heuerverhältnis regeln sich nach dem Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713).“

693 AUFHEBUNG

§ 547 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Wird einer der Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts in Anspruch genommen, so kann auch er sich auf die für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer geltenden Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat. Gleiches gilt, wenn ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen wird.

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

(3) Sind für den Schaden sowohl der Beförderer oder der ausführende Beförderer als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, haften sie als Gesamtschuldner.⁶⁹⁴

§ 548 Konkurrierende Ansprüche

Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck können gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Vorschriften dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden.⁶⁹⁵

§ 549 Schadensanzeige

(1) Zeigt der Fahrgast dem Beförderer eine Beschädigung oder einen Verlust seines Gepäcks nicht rechtzeitig an, so wird vermutet, dass er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat. Einer Anzeige bedarf es jedoch nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

(2) Die Anzeige ist rechtzeitig, wenn sie spätestens in folgendem Zeitpunkt erstattet wird:

1. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von Kabinengepäck im Zeitpunkt der Ausschiffung des Fahrgasts,
2. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck im Zeitpunkt seiner Aushändigung und
3. bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung von Gepäck oder bei dessen Verlust 15 Tage nach der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, in dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

694 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

695 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

(3) Die Schadensanzeige bedarf der Textform. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.⁶⁹⁶

§ 550 Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

Ein Schadensersatzanspruch wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck erlischt, wenn er nicht innerhalb einer der folgenden Fristen gerichtlich geltend gemacht wird:

1. drei Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem der Gläubiger von dem Tod oder der Körperverletzung oder von dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Aushändigung Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen, oder
2. fünf Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem die Ausschiffung des Fahrgasts erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.⁶⁹⁷

§ 551 Abweichende Vereinbarungen

Soweit in § 542 Absatz 4 nichts Abweichendes bestimmt ist, ist jede Vereinbarung unwirksam, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung seines Gepäcks verursacht hat, und durch die die Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung seines Gepäcks ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.⁶⁹⁸

§ 552 Pfandrecht des Beförderers

(1) Der Beförderer hat für seine Forderung auf das Beförderungsentgelt ein Pfandrecht an dem Gepäck des Fahrgasts.

(2) Das Pfandrecht besteht nur, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.⁶⁹⁹

696 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

697 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

698 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

699 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 552

Die Schiffspart, mit welcher der Kapitän auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, ist im Falle seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schät-

**Dritter Abschnitt
Schiffsüberlassungsverträge⁷⁰⁰**

**Erster Unterabschnitt
Schiffsmiete⁷⁰¹**

§ 553 Schiffsmietvertrag

(1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren.

(2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu entrichten.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁷⁰²

§ 554 Übergabe und Rückgabe des Schiffes. Instandhaltung

(1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.

(2) Der Mieter hat das Schiff während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Nach Beendigung des Mietverhältnisses ist er verpflichtet, das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.⁷⁰³

§ 555 Sicherung der Rechte des Vermieters

Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.⁷⁰⁴

zungswerts zu übernehmen. Dieses Recht des Kapitäns erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.“

700 QUELLE

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

701 QUELLE

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

702 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

703 AUFHEBUNG

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Vorschrift aufgehoben.

QUELLE

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

704 ÄNDERUNGEN

01.04.1958.—§ 146 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) hat die Sätze 2 und 3 aufgehoben.

*Vierter Abschnitt*⁷⁰⁵

§ 556 Kündigung

Ein auf unbestimmte Zeit eingegangenes Mietverhältnis kann spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden. Ist die Miete nach Monaten oder längeren Zeitabschnitten bemessen, ist die ordentliche Kündigung zum Ablauf eines Kalender- vierteljahrs zulässig.⁷⁰⁶

**Zweiter Unterabschnitt
Zeitcharter**⁷⁰⁷

§ 557 Zeitchartervertrag

(1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.

(2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.⁷⁰⁸

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

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

„§ 555

Auch nach dem Verlust des Schiffes ist der Kapitän verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist.“

705 AUFHEBUNG

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

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:

„§ 556

Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder

1. auf das Schiff im ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder
2. auf einzelne Güter (Stückgüter).“

707 QUELLE

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

708 ÄNDERUNGEN

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

„§ 557

Wird das Schiff im ganzen oder zu einem verhältnismäßigen Teil oder wird ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so kann jede Partei verlangen, daß über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) errichtet wird.“

§ 558 Beurkundung

Jede Partei des Zeitchartervertrags kann die schriftliche Beurkundung dieses Vertrags verlangen.⁷⁰⁹

§ 559 Bereitstellung des Schiffes

(1) Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen.

(2) Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.⁷¹⁰

§ 560 Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, ladungstüchtig ist.⁷¹¹

§ 561 Verwendung des Schiffes

(1) Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Er ist verpflichtet, mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Hafen oder Liegeplatz auszuwählen, wenn er den Zeitvercharterer anweist, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen.

709 ÄNDERUNGEN

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

„§ 558

In der Verfrachtung eines ganzen Schiffes ist die Kajüte nicht einbegriffen; es dürfen jedoch ohne Einwilligung des Befrachters in die Kajüte keine Güter verladen werden.“

710 ÄNDERUNGEN

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

„§ 559

(1) Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Verfrachter dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie daß sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).

(2) Er haftet dem Ladungsbeteiligten für den Schaden, der auf einem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, es sei denn, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.“

711 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 560

(1) Der Kapitän hat zur Einnahme der Ladung das Schiff an den vom Befrachter oder, wenn das Schiff an mehrere verfrachtet ist, von sämtlichen Befrachtern ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

(2) Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämtlichen Befrachtern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Kapitän an dem ortsüblichen Ladungsplatz anzulegen.“

(2) Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.

(3) Der Zeitcharterer ist berechtigt, das Schiff an einen Dritten zu verchartern.⁷¹²

§ 562 Unterrichtungspflichten

Zeitvercharterer und Zeitcharterer sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.⁷¹³

§ 563 Verladen und Löschen

(1) Der Zeitcharterer hat, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, diese zu verladen und zu löschen.

(2) Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.⁷¹⁴

§ 564 Kosten für den Betrieb des Schiffes

(1) Der Zeitvercharterer hat die fixen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes.

(2) Der Zeitcharterer hat die variablen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Der Zeitcharterer hat ferner den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen.⁷¹⁵

712 ÄNDERUNGEN

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

„§ 561

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein anderes bestimmt ist, sind die Güter von dem Befrachter kostenfrei bis an das Schiff zu liefern, dagegen die Kosten der Einladung in das Schiff von dem Verfrachter zu tragen.“

713 ÄNDERUNGEN

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

„§ 562

(1) Der Verfrachter ist verpflichtet, statt der vertragsmäßigen Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter anzunehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

(2) Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn die Güter im Vertrag nicht bloß nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichnet sind.“

714 ÄNDERUNGEN

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

„§ 563

(1) Der Befrachter und der Ablader sind dem Verfrachter für die Richtigkeit ihrer Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkmale der Güter verantwortlich. Jeder haftet dem Verfrachter für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit seiner Angaben entsteht. Den übrigen in § 512 Abs. 1 bezeichneten Personen haftet er nur, wenn ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt.

(2) Die Verpflichtungen, die dem Verfrachter auf Grund des Frachtvertrags gegenüber anderen Personen als dem Befrachter oder dem Ablader obliegen, werden durch Absatz 1 nicht berührt.“

715 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Abs. 3 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in Abs. 5 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

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

§ 564a⁷¹⁶

§ 564b⁷¹⁷

§ 564c⁷¹⁸

„§ 564

(1) Bei unrichtigen Angaben über die Art und die Beschaffenheit der Güter haftet der Befrachter oder der Ablader, wenn ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, dem Verfrachter und den übrigen in § 512 Abs. 1 bezeichneten Personen für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit der Angaben entsteht.

(2) Das gleiche gilt, wenn er Kriegskonterbande oder Güter schuldhaft verladet, deren Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr verboten ist, oder wenn er bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, schuldhaft übertritt.

(3) Seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß er mit Zustimmung des Kapitäns handelt.

(4) Er kann aus der Beschlagnahme der Güter keinen Grund herleiten, die Bezahlung der Fracht zu verweigern.

(5) Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Kapitän befugt, die Güter ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.“

716 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 10 lit. b des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat in Satz 1 „Schiffers“ durch „Kapitäns“ und in den Sätzen 2 und 3 „Schiffer“ durch „Kapitän“ ersetzt.

AUFHEBUNG

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

„Auch wer ohne Kenntnis des Kapitäns Güter an Bord bringt, ist nach § 564 zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Der Kapitän ist befugt, solche Güter wieder ans Land zu setzen oder, wenn sie das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, nötigenfalls über Bord zu werfen. Hat der Kapitän die Güter an Bord behalten, so ist dafür die höchste, am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu bezahlen.“

717 ÄNDERUNGEN

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

AUFHEBUNG

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

„(1) Werden entzündliche, explosive oder sonst gefährliche Güter an Bord gebracht, ohne daß der Kapitän von ihnen oder ihrer gefährlichen Art oder Beschaffenheit Kenntnis erlangt hat, so haftet der Befrachter oder der Ablader nach § 564, auch ohne daß ihn ein Verschulden trifft. Der Kapitän ist in diesem Fall befugt, die Güter jederzeit und an jedem beliebigen Ort auszuschiffen, zu vernichten oder sonst unschädlich zu machen.

(2) Hat der Kapitän der Abladung in Kenntnis der gefährlichen Art oder Beschaffenheit der Güter zugestimmt, so ist er berechtigt, in gleicher Weise zu verfahren, wenn die Güter das Schiff oder die übrige Ladung gefährden. Auch in diesem Fall ist der Verfrachter und der Kapitän zum Ersatz des Schadens nicht verpflichtet. Die Vorschriften über die Verteilung des Schadens im Fall der großen Haverei bleiben unberührt.“

718 ÄNDERUNGEN

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

AUFHEBUNG

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

„In den Fällen der §§ 564 bis 564b steht der Kenntnis des Kapitäns die Kenntnis des Verfrachters oder des Schiffsagenten gleich.“

§ 565 Zeitfracht

(1) Die Zeitfracht ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.

(2) Die Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht entfällt für die Zeit, in der das Schiff infolge von Mängeln oder sonstigen Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur vertragsgemäßen Verwendung zur Verfügung steht. Ist die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert, ist eine angemessen herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen.⁷¹⁹

§ 566 Pfandrecht des Zeitvercharterers

(1) Der Zeitvercharterer hat für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den an Bord des Schiffes befindlichen Sachen einschließlich des Treibstoffs, soweit diese Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Die für den gutgläubigen Erwerb des Eigentums geltenden §§ 932, 934 und 935 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind nicht anzuwenden.

(2) Der Zeitvercharterer hat ferner für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten. Er ist jedoch zur Hinterlegung berechtigt, solange ihm der Zeitcharterer das Pfandrecht nicht anzeigt.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 hat der Zeitvercharterer kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht.⁷²⁰

§ 567 Pflichtverletzung

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so bestimmen sich die Rechtsfolgen nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, soweit nicht in diesem Unterabschnitt etwas anderes bestimmt ist.⁷²¹

719 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:

„§ 565

(1) Der Verfrachter ist nicht befugt, ohne Erlaubnis des Befrachters die Güter in ein anderes Schiff zu verladen. Handelt er dieser Vorschrift zuwider, so ist er für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich, es sei denn, daß der Schaden auch dann entstanden und dem Befrachter zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht auf ein anderes Schiff verladen worden wären.

(2) Auf Umladungen in ein anderes Schiff, die in Fällen der Not nach dem Antritt der Reise erfolgen, finden die Vorschriften des Absatzes 1 keine Anwendung.“

720 ÄNDERUNGEN

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

„§ 566

(1) Ohne Zustimmung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.

(2) Die Landesgesetze können bestimmen, daß diese Vorschrift, soweit sie die Beladung des Verdecks betrifft, auf die Küstenschifffahrt keine Anwendung findet.“

721 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 567

(1) Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen hat der Kapitän, sobald er zur Einnahme der Ladung fertig und bereit ist, dies dem Befrachter anzuzeigen.

§ 568 Zurückbehaltungsrecht

Der Zeitvercharterer kann die von ihm geschuldeten Leistungen, einschließlich der Einnahme von Gut und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, solange der Zeitcharterer einen fälligen Anspruch auf Zeitfracht nicht erfüllt.⁷²²

§ 569 Rückgabe des Schiffes

(1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.

(2) Wird das Vertragsverhältnis durch eine außer- ordentliche Kündigung beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird. Die Partei, die den Grund für die außerordentliche Kündigung zu vertreten hat, hat jedoch der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.⁷²³

Vierter Abschnitt Schiffsnotlagen⁷²⁴

Erster Unterabschnitt Schiffszusammenstoß⁷²⁵

(2) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

(3) Über die Ladezeit hinaus hat der Verfrachter auf die Abladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Überliegezeit).

(4) Für die Ladezeit kann, sofern nicht das Gegenteil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen hat der Befrachter dem Verfrachter für die Überliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) zu gewähren.“

722 ÄNDERUNGEN

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

„§ 568

(1) Ist die Dauer der Ladezeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Ladezeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

(2) Ist eine Überliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Überliegezeit vierzehn Tage.

(3) Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegelds, so ist anzunehmen, daß eine Überliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.“

723 ÄNDERUNGEN

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

„§ 569

(1) Ist die Dauer der Ladezeit oder der Tag, mit welchem die Ladezeit enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Überliegezeit ohne weiteres mit dem Ablauf der Ladezeit.

(2) In Ermangelung einer solchen vertragsmäßigen Bestimmung beginnt die Überliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, daß die Ladezeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Ladezeit dem Befrachter erklären, an welchem Tag er die Ladezeit für abgelaufen halte. In diesem Fall ist zum Ablauf der Ladezeit und zum Beginn der Überliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.“

724 QUELLE

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

725 QUELLE

§ 570 Schadensersatzpflicht

Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den Schaden, der durch den Zusammenstoß an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen verursacht wurde. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nur ein, wenn den Reeder jenes Schiffes oder eine in § 480 genannte Person ein Verschulden trifft.⁷²⁶

§ 571 Mitverschulden

(1) Sind die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe zum Schadensersatz verpflichtet, so bestimmt sich der Umfang des von einem Reeder zu leistenden Ersatzes nach dem Verhältnis der Schwere seines Verschuldens zu dem der anderen Reeder. Kann ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Abweichend von Absatz 1 haften die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamtschuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.⁷²⁷

§ 572 Fernschädigung

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Schifffahrsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so sind die §§ 570 und 571 entsprechend anzuwenden.⁷²⁸

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

726 ÄNDERUNGEN

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

„§ 570

(1) Nach dem Ablauf der Ladezeit oder, wenn eine Überliegezeit vereinbart ist, nach dem Ablauf der Überliegezeit ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Abladung noch länger zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens drei Tage vor dem Ablauf der Ladezeit oder der Überliegezeit dem Befrachter erklären.

(2) Ist dies nicht geschehen, so läuft die Ladezeit oder Überliegezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tag der Abgabe der Erklärung drei Tage verstrichen sind.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 erwähnten drei Tage werden in allen Fällen als ununterbrochen fortlaufende Tage nach dem Kalender gezählt.“

727 ÄNDERUNGEN

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

„§ 571

Die in den §§ 569 und 570 bezeichneten Erklärungen des Verfrachters sind an keine besondere Form gebunden. Weigert sich der Befrachter, den Empfang einer solchen Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen, so ist der Verfrachter befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des Befrachters errichten zu lassen.“

728 ÄNDERUNGEN

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

„§ 572

(1) Das Liegegeld ist, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist, nach billigem Ermessen zu bestimmen.

§ 573 Beteiligung eines Binnenschiffs

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts sind entsprechend anzuwenden, wenn an dem Unfall ein Binnenschiff beteiligt ist.⁷²⁹

Zweiter Unterabschnitt Bergung⁷³⁰

§ 574 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

(1) Berger ist, wer folgenden Schiffen oder Vermögensgegenständen Hilfe leistet:

1. einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand,
2. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder
3. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, wenn ihm von einem Seeschiff aus Hilfe geleistet wird.

(2) Als Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 gelten dagegen

1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie
2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.

(3) Der Berger ist gegenüber den Eigentümern des Schiffes sowie der sonstigen Vermögensgegenstände, denen er Hilfe leistet, verpflichtet, die Leistung mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands vernünftigerweise darum ersucht wird.

(4) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän eines in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind

(2) Hierbei ist auf die näheren Umstände des Falles, insbesondere auf die Heuerbeträge und die Unterhaltskosten der Schiffsbesatzung sowie auf den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst, Rücksicht zu nehmen.“

729 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:

„§ 573

(1) Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage sowie diejenigen Tage, an welchen der Befrachter durch Zufall die Ladung zu liefern verhindert ist.

(2) Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgendeinen anderen Zufall entweder

1. die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff oder
2. die Übernahme der Ladung

verhindert ist.“

730 QUELLE

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

die in Satz 1 genannten Personen auf vernünftiges Ersuchen des Bergers auch verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.⁷³¹

§ 575 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie gegenüber dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands verpflichtet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- und Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird.⁷³²

§ 576 Bergelohnanspruch

(1) Sind die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn sowohl das geborgene Schiff als auch das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes des Schiffes und der Vermögensgegenstände zueinander anteilig verpflichtet.⁷³³

§ 577 Höhe des Bergelohns

731 ÄNDERUNGEN

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

„§ 574

Für die Tage, die der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung länger warten muß, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Ladezeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Übernahme der Ladung länger warten muß, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Überliegezeit eintritt.“

732 ÄNDERUNGEN

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

„§ 575

Sind für die Dauer der Ladezeit nach § 568 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maßgebend, so kommen bei der Berechnung der Ladezeit die Vorschriften der §§ 573 und 574 nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.“

733 ÄNDERUNGEN

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

„§ 576

Hat sich der Verfrachter ausbedungen, daß die Abladung bis zu einem bestimmten Tag beendet sein muß, so wird er durch die Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung (§ 573 Abs. 2 Nr. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.“

(1) Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie auf die Rettung von Menschenleben;
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.⁷³⁴

§ 578 Sondervergütung

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den Bergelohn übersteigt, der dem Berger zusteht. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 577 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 575 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 577 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.⁷³⁵

734 ÄNDERUNGEN

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

„§ 577

(1) Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten erhalten und ist dieser Dritte ungeachtet der von dem Verfrachter in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln oder verweigert er die Lieferung der Ladung, so hat der Verfrachter den Befrachter schleunigst hiervon zu benachrichtigen und nur bis zum Ablauf der Ladezeit, nicht auch während der etwa vereinbarten Überliegezeit auf die Abladung zu warten, es sei denn, daß er von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten des Befrachters noch innerhalb der Ladezeit eine entgegengesetzte Anweisung erhält.

(2) Ist für die Ladezeit und die Löschezit zusammen eine ungeteilte Frist bestimmt, so wird für den in Absatz 1 erwähnten Fall die Hälfte dieser Frist als Ladezeit angesehen.“

735 ÄNDERUNGEN

§ 579 Ausschluss des Vergütungsanspruchs

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers, Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.⁷³⁶

§ 580 Fehlverhalten des Bergers

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.⁷³⁷

§ 581 Ausgleichsanspruch

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem

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

„§ 578

Der Verfrachter hat auf Verlangen des Befrachters die Reise auch ohne die volle bedungene Ladung anzutreten. Es gebührt ihm aber alsdann nicht nur die volle Fracht und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Außerdem sind ihm die Mehrkosten, die ihm infolge der Unvollständigkeit der Ladung etwa erwachsen, durch den Befrachter zu erstatten.“

736 ÄNDERUNGEN

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

„§ 579

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Zeit, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten verpflichtet ist (Wartezeit), die Abladung nicht vollständig bewirkt, so ist der Verfrachter befugt, sofern der Befrachter nicht von dem Vertrag zurücktritt, die Reise anzutreten und die in § 578 bezeichneten Forderungen geltend zu machen.“

737 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 580

(1) Der Befrachter kann vor dem Antritt der Reise, sei diese eine einfache oder eine zusammengesetzte, von dem Vertrag unter der Verpflichtung zurücktreten, die Hälfte der bedungenen Fracht als Fautfracht zu zahlen.

(2) Im Sinne dieser Vorschrift wird die Reise schon dann als angetreten erachtet:

1. wenn der Befrachter den Kapitän bereits abgefertigt hat;
2. wenn er die Ladung bereits ganz oder zu einem Teil geliefert hat und die Wartezeit verstrichen ist.“

Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden Mitglieds der Schiffsbesatzung verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines Verteilungsplans. Darin wird der Bruchteil festgesetzt, der jedem Beteiligten zukommt. Der Verteilungsplan ist vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu geben.

(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.⁷³⁸

§ 582 Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 577 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 581 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands hingegenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.⁷³⁹

§ 583 Rettung von Menschen

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

738 ÄNDERUNGEN

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

„§ 581

(1) Macht der Befrachter von dem in § 580 bezeichneten Recht Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so hat er auch die Kosten der Einladung und Wiederausladung zu tragen und für die Zeit der Wiederausladung, soweit sie nicht in die Ladezeit fällt, Liegegeld (§ 572) zu zahlen. Die Wiederausladung ist mit möglicher Beschleunigung zu bewirken.

(2) Der Verfrachter ist verpflichtet, den Aufenthalt, den die Wiederausladung verursacht, selbst dann sich gefallen zu lassen, wenn dadurch die Wartezeit überschritten wird. Für die Zeit nach dem Ablauf der Wartezeit hat er Anspruch auf Liegegeld und auf Ersatz des durch die Überschreitung der Wartezeit entstandenen Schadens, soweit der letztere den Betrag dieses Liegegelds übersteigt.“

739 ÄNDERUNGEN

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

„§ 582

(1) Nachdem die Reise im Sinne des § 580 angetreten ist, kann der Befrachter nur gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der in § 615 bezeichneten Forderungen von dem Vertrag zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

(2) Im Falle der Wiederausladung hat der Befrachter nicht nur die hierdurch entstehenden Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Verfrachter entsteht.

(3) Zum Zwecke der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen, ist der Verfrachter nicht verpflichtet.“

(2) Abweichend von Absatz 1 kann derjenige, der bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, von dem Berger, dem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstands oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts eine Vergütung zusteht, einen angemessenen Anteil an der Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 580 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrags, um den sich der Anteil mindert, unmittelbar gegen die Eigentümer des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 576 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.⁷⁴⁰

§ 584 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch im Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden, wenn

1. der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
2. die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.⁷⁴¹

§ 585 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten hat nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für seine Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn oder Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

740 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:

„§ 583

Der Befrachter ist statt der vollen Fracht nur zwei Dritteile als Fautfracht zu zahlen verpflichtet, wenn das Schiff zugleich auf Rückladung verfrachtet ist oder in Ausführung des Vertrags zur Einnahme der Ladung eine Fahrt aus einem anderen Hafen zu machen hat und in diesen beiden Fällen der Rücktritt früher erklärt wird, als die Rückreise oder die Reise aus dem Abladungshafen im Sinne des § 580 angetreten ist.“

741 ÄNDERUNGEN

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

„§ 584

(1) Bei anderen zusammengesetzten Reisen erhält der Verfrachter, wenn der Befrachter den Rücktritt erklärt, bevor in bezug auf den letzten Reiseabschnitt die Reise im Sinne des § 580 angetreten ist, als Fautfracht zwar die volle Fracht, es kommt von dieser jedoch ein angemessener Bruchteil in Abzug, sofern die Umstände die Annahme begründen, daß der Verfrachter infolge der Aufhebung des Vertrags Kosten erspart und Gelegenheit zu anderweitigem Frachtverdienst gehabt habe.

(2) Der Abzug darf in keinem Fall die Hälfte der Fracht übersteigen.“

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.⁷⁴²

§ 586 Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 603 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis eines Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei nach § 594 Absatz 1.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung; § 600 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Sachen, die noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Schiffer oder Kapitän zu richten; das gegen den Schiffer oder Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.⁷⁴³

§ 587 Sicherheitsleistung

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

742 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:

„§ 585

Liefert der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit keine Ladung, so ist der Verfrachter an seine Verpflichtungen aus dem Vertrag nicht länger gebunden und befugt, gegen den Befrachter dieselben Ansprüche geltend zu machen, welche ihm zugestanden haben würden, wenn der Befrachter von dem Vertrag zurückgetreten wäre (§§ 580, 583 und 584).“

743 ÄNDERUNGEN

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

„§ 586

(1) Auf die Fautfracht wird die Fracht, welche der Verfrachter für andere Ladungsgüter erhält, nicht angerechnet. Die Vorschrift des § 584 Abs. 1 bleibt unberührt.

(2) Der Anspruch des Verfrachters auf Fautfracht ist nicht davon abhängig, daß er die im Vertrag bezeichnete Reise ausführt.

(3) Durch die Fautfracht werden die Ansprüche des Verfrachters auf Liegegeld und die übrigen ihm etwa zustehenden Forderungen (§ 614) nicht ausgeschlossen.“

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung eine ausreichende Sicherheit für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort entfernt werden, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den Schaden, der durch sein Verschulden dem Berger entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.⁷⁴⁴

Dritter Unterabschnitt Große Haverei⁷⁴⁵

§ 588 Errettung aus gemeinsamer Gefahr

(1) Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden die hierdurch entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen.

(2) Beteiligter ist derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls Eigentümer des Schiffes oder Eigentümer des Treibstoffs ist oder der die Gefahr trägt, dass ein zur Ladung gehörendes Frachtstück oder eine Frachtforderung untergeht.⁷⁴⁶

744 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:

„§ 587

Ist ein verhältnismäßiger Teil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so gelten die Vorschriften der §§ 567 bis 586 mit folgenden Abweichungen:

1. Der Verfrachter erhält in den Fällen, in denen er sich nach diesen Vorschriften mit einem Teil der Fracht begnügen müßte, als Fautfracht die volle Fracht, es sei denn, daß sämtliche Befrachter zurüctreten oder keine Ladung liefern.

Von der vollen Fracht kommt jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten annimmt.

2. In den Fällen der §§ 581 und 582 kann der Befrachter die Wiederausladung nicht verlangen, wenn sie eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung nötig machen würde, es sei denn, daß alle übrigen Befrachter zustimmen. Außerdem ist der Befrachter verpflichtet, sowohl die Kosten als auch den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.

Machen sämtliche Befrachter von dem Recht des Rücktritts Gebrauch, so hat es bei den Vorschriften der §§ 581 und 582 sein Bewenden.“

745 QUELLE

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

746 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 588

(1) Hat der Frachtvertrag Stückgüter zum Gegenstand, so muß der Befrachter auf die Aufforderung des Kapitäns ohne Verzug die Abladung bewirken.

(2) Ist der Befrachter säumig, so ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten; der Befrachter muß, wenn die Reise ohne die Güter angetreten wird, gleichwohl die volle

§ 589 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen eines ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Ist die Gefahr durch ein Verschulden eines Beteiligten herbeigeführt worden, so ist dieser den Beitragspflichtigen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.⁷⁴⁷

§ 590 Bemessung der Vergütung

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise gehabt hätten.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Unterschied zwischen dem Verkehrswert der beschädigten Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise und dem Verkehrswert, den die Sachen in unbeschädigtem Zustand an diesem Ort und zu dieser Zeit gehabt hätten. Sind Sachen nach dem Havereifall repariert worden, so wird vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewendeten Kosten dem Wertverlust entsprechen.

(3) Die Vergütung für den Untergang einer Frachtforderung bemisst sich nach dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) War die aufgeopferte oder beschädigte Sache unmittelbar vor Beginn der Reise Gegenstand eines Kaufvertrags, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis der Verkehrswert dieser Sache ist.⁷⁴⁸

§ 591 Beitrag

(1) Die Beteiligten, mit Ausnahme der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste, haben zur Zahlung der Vergütung einen Beitrag zu leisten.

(2) Die Beiträge zur Großen Haverei bemessen sich nach dem Wert der Gegenstände, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der zur

Fracht entrichten. Es kommt von der letzteren jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten annimmt.

(3) Der Verfrachter, der den Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Befrachter geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Befrachter vor der Abreise kundzugeben. Auf diese Erklärung finden die Vorschriften des § 571 Anwendung.“

747 ÄNDERUNGEN

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

„§ 589

(1) Nach der Abladung kann der Befrachter auch gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (§ 614) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der in § 615 bezeichneten Forderungen nur nach Maßgabe des § 587 Nr. 2 Abs. 1 von dem Vertrag zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

(2) Die Vorschrift des § 582 Abs. 3 findet Anwendung.“

748 ÄNDERUNGEN

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

„§ 590

Ist ein Schiff auf Stückgüter angelegt und die Zeit der Abreise nicht festgesetzt, so hat auf Antrag des Befrachters der Richter nach den Umständen des Falles den Zeitpunkt zu bestimmen, über welchen hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden darf.“

Ladung gehörenden Frachtstücke ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung der betreffenden Sache in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert einer Frachtforderung ist der Bruttobetrag der am Ende der Reise geschuldeten Fracht zuzüglich einer etwaigen Vergütung für einen Untergang der Frachtforderung wegen Havereimaßnahmen.⁷⁴⁹

§ 592 Verteilung

(1) Die Höhe der Vergütung, die ein Beteiligter wegen der Aufopferung oder Beschädigung eines ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnenden Gegenstands beanspruchen kann, sowie die Höhe des Beitrags, den ein Beteiligter zu zahlen hat, bestimmen sich nach dem Verhältnis der gesamten, allen Beteiligten zustehenden Vergütung zu der Summe der von allen Beteiligten zu leistenden Beiträge. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust über dem nach Satz 1 errechneten Anteil, so hat der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz Anspruch auf eine Vergütung. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust unter dem nach Satz 1 errechneten Anteil, muss der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz einen Beitrag zahlen.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet jedoch nur bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstands, der ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnen ist.⁷⁵⁰

§ 593 Schiffsgläubigerrecht

Die Vergütungsberechtigten haben nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für ihre Beitragsforderungen gegen den Eigentümer des Schiffes sowie den Gläubiger der Fracht die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem Schiff.⁷⁵¹

749 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 591

Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Befrachter innerhalb der Zeit, binnen welcher die Güter zu liefern sind, dem Kapitän zugleich alle zur Verschiffung der Güter erforderlichen Papiere zuzustellen.“

750 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 592

(1) Der Kapitän hat zur Löschung der Ladung das Schiff an den Platz hinzulegen, der ihm von demjenigen, an welchen die Ladung abzuliefern ist (Empfänger), oder, wenn die Ladung an mehrere Empfänger abzuliefern ist, von sämtlichen Empfängern angewiesen wird.

(2) Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämtlichen Empfängern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Kapitän an dem ortsüblichen Lösungsplatz anzulegen.“

751 ÄNDERUNGEN

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

„§ 593

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Lösungsplatzes und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein anderes bestimmt ist, werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiff von dem Verfrachter, alle übrigen Kosten der Löschung von dem Ladungsempfänger getragen.“

§ 594 Pfandrecht der Vergütungsberechtigten. Nichtauslieferung

(1) Die Vergütungsberechtigten haben für ihre Beitragsforderungen ein Pfandrecht an dem Treibstoff und der Ladung der Beitragspflichtigen.

(2) Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind. Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1 oder besteht an einer Sache auch ein Pfandrecht nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt. § 603 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung. § 600 Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Reeder ausgeübt. Auf die Geltendmachung des Pfandrechts an der Ladung sind die §§ 368 und 495 Absatz 4 entsprechend anzuwenden.

(5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern. Liefert der Kapitän die Sachen entgegen Satz 1 aus, so haftet er für den Schaden, der den Vergütungsberechtigten durch sein Verschulden entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.⁷⁵²

§ 595 Aufmachung der Dispache

(1) Jeder Beteiligte ist berechtigt, die Aufmachung der Dispache am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, in dem die Reise endet, zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert, ist der Reeder verpflichtet, die Aufmachung der Dispache an dem in Satz 1 genannten Ort unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

(2) Die Dispache wird durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen oder eine vom Gericht besonders ernannte sachverständige Person (Dispacheur) aufgemacht.

(3) Jeder Beteiligte hat die in seinen Händen befindlichen Urkunden, die zur Aufmachung der Dispache erforderlich sind, dem Dispacheur zur Verfügung zu stellen.⁷⁵³

752 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 594

(1) Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen hat der Kapitän, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen.

(2) Ist der Empfänger dem Kapitän unbekannt, so ist die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

(3) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Löschzeit.

(4) Über die Löschzeit hinaus hat der Verfrachter nur dann auf die Abnahme der Ladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Überliegezeit).

(5) Für die Löschzeit kann, sofern nicht das Gegenteil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen ist dem Verfrachter für die Überliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) zu gewähren.

(6) In Ansehung der Höhe des Liegegelds finden die Vorschriften des § 572 Anwendung.“

753 ÄNDERUNGEN

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

„§ 595

(1) Ist die Dauer der Löschzeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsge-

**Fünfter Abschnitt
Schiffsgläubiger⁷⁵⁴**

§ 596 Gesicherte Forderungen

(1) Die Gläubiger folgender Forderungen haben die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;
2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie Lotsgebühren;
3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, wenn die Forderungen aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;
4. Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten; Forderungen gegen den Eigentümer des Schiffes und gegen den Gläubiger der Fracht auf einen Beitrag zur Großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;
5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder.

(2) Absatz 1 Nummer 3 ist nicht auf Ansprüche anzuwenden, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.⁷⁵⁵

§ 597 Pfandrecht der Schiffsgläubiger

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.⁷⁵⁶

brauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Löschezit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

(2) Ist eine Überliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Überliegezeit vierzehn Tage.

(3) Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegelds, so ist anzunehmen, daß eine Überliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.“

754 QUELLE

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

755 ÄNDERUNGEN

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

„§ 596

(1) Ist die Dauer der Löschezit oder der Tag, mit welchem die Löschezit enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Überliegezeit ohne weiteres mit dem Ablauf der Löschezit.

(2) In Ermangelung einer solchen vertragsmäßigen Bestimmung beginnt die Überliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Empfänger erklärt hat, daß die Löschezit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Löschezit dem Empfänger erklären, an welchem Tag er die Löschezit für abgelaufen halte. In diesem Fall ist zum Ablauf der Löschezit und zum Beginn der Überliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

(3) Auf die in Absatz 2 erwähnten Erklärungen des Verfrachters finden die Vorschriften des § 571 Anwendung.“

756 ÄNDERUNGEN

§ 598 Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger

(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.

(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.

(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.⁷⁵⁷

§ 599 Erlöschen der Forderung

Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.⁷⁵⁸

§ 600 Zeitablauf

(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt ein Jahr nach Entstehung der Forderung.

(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das Gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

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

„§ 597

(1) Bei der Berechnung der Lösch- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage sowie diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

(2) Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgendeinen anderen Zufall entweder

1. die Beförderung nicht nur der im Schiff befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land oder
2. die Ausladung aus dem Schiff

verhindert ist.“

757 ÄNDERUNGEN

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

„§ 598

Für die Tage, die der Verfrachter wegen der Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land länger warten muß, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Löschzeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Ausladung aus dem Schiff länger warten muß, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Überliegezeit eintritt.“

758 ÄNDERUNGEN

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

„§ 599

Sind für die Dauer der Löschzeit nach § 595 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maßgebend, so kommen bei der Berechnung der Löschzeit die Vorschriften der §§ 597 und 598 nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.“

(3) Ein Zeitraum, währenddessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung, eine Ablaufhemmung oder ein Neubeginn der Frist aus anderen Gründen ist ausgeschlossen.⁷⁵⁹

§ 601 Befriedigung des Schiffsgläubigers

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.⁷⁶⁰

§ 602 Vorrang der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.⁷⁶¹

§ 603 Allgemeine Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 596 aufgeführt sind.

759 ÄNDERUNGEN

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

„§ 600

Hat sich der Verfrachter ausbedungen, daß die Löschung bis zu einem bestimmten Tag beendet sein muß, so wird er durch die Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land (§ 597 Abs. 2 Nr. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.“

760 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 601

(1) Wenn sich der Empfänger zur Abnahme der Güter bereit erklärt, die Abnahme aber über die von ihm einzuhaltenden Fristen verzögert, so ist der Kapitän befugt, die Güter unter Benachrichtigung des Empfängers in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, in dieser Weise zu verfahren und zugleich den Befrachter davon in Kenntnis zu setzen, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder sich über die Annahme auf die in § 594 vorgeschriebene Anzeige nicht erklärt oder wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist.“

761 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 602

Soweit durch die Säumnis des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Löschezit ohne Verschulden des Kapitäns überschritten wird, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (§ 594), unbeschadet des Rechtes, für diese Zeit, soweit sie keine vertragsmäßige Überliegezeit ist, einen höheren Schaden geltend zu machen.“

(2) Die Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

(3) Beitragsforderungen zur Großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalls, Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.⁷⁶²

§ 604 Rangordnung der Pfandrechte unter derselben Nummer

(1) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

(3) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.⁷⁶³

Sechster Abschnitt Verjährung⁷⁶⁴

§ 605 Einjährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in einem Jahr:

1. Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag und aus einem Konnossement;
2. Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen;
3. Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei;

762 ÄNDERUNGEN

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

„§ 603

Die Vorschriften der §§ 594 bis 602 kommen auch zur Anwendung, wenn ein verhältnismäßiger Teil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist.“

763 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 604

(1) Stückgüter hat der Empfänger auf die Aufforderung des Kapitäns ohne Verzug abzunehmen. Ist der Empfänger dem Kapitän unbekannt, so ist die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

(2) In Ansehung des Rechtes und der Verpflichtung des Kapitäns, die Güter zu hinterlegen, gelten die Vorschriften des § 601. Die in § 601 vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche, in ortsüblicher Weise zu bewirkende Bekanntmachung erfolgen.

(3) Für die Tage, um welche durch die Säumnis des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöst worden sein, überschritten ist, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (§ 594), unbeschadet des Rechtes, einen höheren Schaden geltend zu machen.“

764 QUELLE

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

4. Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 571 Absatz 2 zustehen.⁷⁶⁵

§ 606 Zweijährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in zwei Jahren:

1. Schadensersatzansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck, soweit die Ansprüche den Vorschriften dieses Buches unterworfen sind;
2. Schadensersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis;
3. Ansprüche auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten;
4. Ansprüche wegen der Beseitigung eines Wracks.⁷⁶⁶

§ 607 Beginn der Verjährungsfristen

(1) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 1 genannten Ansprüche beginnt mit dem Tag, an dem das Gut abgeliefert wurde, oder, wenn das Gut nicht abgeliefert wurde, mit dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Handelt es sich um Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag, ist auf das Gut abzustellen, das am Ende der letzten Reise abgeliefert wurde oder hätte abgeliefert werden müssen.

(2) Abweichend von Absatz 1 beginnt die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche des Schuldners eines in § 605 Nummer 1 genannten Anspruchs mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat. Satz 1 gilt nicht, wenn der Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, nicht über diesen Schaden unterrichtet wurde.

(3) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 2 genannten Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners eines Anspruchs aus einem Zeitchartervertrag ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist.

(5) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 1 genannten Schadensersatzansprüche beginnt wie folgt:

765 ÄNDERUNGEN

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

„§ 605

Hat bei der Verfrachtung des Schiffes im ganzen oder eines verhältnismäßigen Teiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes des Schiffes der Befrachter Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen, so bleiben für die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters die Vorschriften der §§ 594 bis 602 maßgebend.“

766 ÄNDERUNGEN

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

„§ 606

Der Verfrachter ist verpflichtet, beim Einladen, Stauen, Befördern, Behandeln und Ausladen der Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Er haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.“

1. für Ansprüche wegen Körperverletzung eines Fahrgasts mit dem Tag der Ausschiffung des Fahrgasts;
2. für Ansprüche wegen des Todes eines Fahrgasts mit dem Tag, an dem der Fahrgast hätte ausgeschifft werden sollen, oder, wenn der Tod nach der Ausschiffung eingetreten ist, mit dem Tag des Todes, spätestens jedoch ein Jahr nach der Ausschiffung des Fahrgasts;
3. für Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(6) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 2 genannten Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis beginnt mit dem den Schaden auslösenden Ereignis.

(7) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit Beendigung der Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Ansprüche ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.⁷⁶⁷

§ 607a⁷⁶⁸

§ 608 Hemmung der Verjährung

Die Verjährung der in den §§ 605 und 606 genannten Ansprüche wird auch durch eine Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung

767 ÄNDERUNGEN

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

„§ 607

(1) Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.

(2) Ist der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer entstanden, so hat der Verfrachter nur sein eigenes Verschulden zu vertreten. Zur Bedienung des Schiffes gehören nicht solche Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden.“

768 QUELLE

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift eingefügt.

AUFHEBUNG

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

„(1) Die in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen gelten für jeden Anspruch gegen den Verfrachter auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch auch beruht.

(2) Wird ein Anspruch auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, gegen einen der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung geltend gemacht, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind.

(3) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Verfrachter, seinen Leuten und den Personen der Schiffsbesatzung als Ersatz zu leisten ist, darf den in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungshöchstbetrag nicht übersteigen.

(4) Ist der Schaden jedoch auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die einer der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind, nicht berufen.“

bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.⁷⁶⁹

§ 609 Vereinbarungen über die Verjährung

(1) Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement wegen Verlust oder Beschädigung von Gut kann nur durch Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden. Eine Bestimmung im Konnossement, die die Verjährung der Schadensersatzansprüche erleichtert, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

(2) Die Verjährung der in § 606 Nummer 1 genannten Ansprüche wegen Personen-, Gepäck- oder Verspätungsschäden kann nur durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Verkürzung der Verjährungsfrist, ist unzulässig.⁷⁷⁰

§ 610 Konkurrierende Ansprüche

Treffen vertragliche Schadensersatzansprüche, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterworfen sind, mit konkurrierenden außervertraglichen Schadensersatzansprüchen zusammen, so gelten auch für die außervertraglichen Ansprüche die Vorschriften dieses Abschnitts.⁷⁷¹

769 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:

„§ 608

(1) Der Verfrachter haftet nicht für Schäden, die entstehen:

1. aus Gefahren oder Unfällen der See oder anderer schiffbarer Gewässer;
2. aus kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie aus Quarantänebeschränkungen;
3. aus gerichtlicher Beschlagnahme;
4. aus Streik, Aussperrung oder einer sonstigen Arbeitsbehinderung;
5. aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Gutes, seiner Agenten oder Vertreter;
6. aus der Rettung oder dem Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
7. aus Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder aus verborgenen Mängeln oder der eigentümlichen natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes.

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

(3) Die Haftungsbefreiung tritt nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Eintritt der Gefahr auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter zu vertreten hat.“

770 ÄNDERUNGEN

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

„§ 609

Der Verfrachter ist von jeder Haftung frei, wenn der Befrachter oder der Ablader wissentlich bewirkt hat, daß die Art oder der Wert des Gutes im Konnossement falsch angegeben ist.“

771 ÄNDERUNGEN

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

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

„§ 610

Siebter Abschnitt
Allgemeine Haftungsbeschränkung⁷⁷²

§ 611 Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden. Dies gilt auch für die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht und ist das Haftungsübereinkommen von 1992 nicht anzuwenden, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche entstanden, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

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

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 612 bis 617.⁷⁷³

Bevor der Empfänger die Güter übernimmt, kann er und der Kapitän, um den Zustand der Güter oder um deren Maß, Zahl oder Gewicht festzustellen, sie durch die zuständige Behörde oder durch die hierzu amtlich bestellten Sachverständigen besichtigen lassen. Die Gegenpartei ist, soweit tunlich, zuzuziehen.“

772 QUELLE

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

773 ÄNDERUNGEN

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

„§ 611

(1) Ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter ist dem Verfrachter oder seinem Vertreter im Löschungshafen spätestens bei der Auslieferung der Güter an den schriftlich anzuzeigen, der nach dem Frachtvertrag zum Empfang der Güter berechtigt ist. War der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar, so genügt es, wenn die Anzeige innerhalb von drei Tagen nach diesem Zeitpunkt abgesandt wird. In der Anzeige ist der Verlust oder die Beschädigung allgemein zu kennzeichnen.

(2) Der Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand der Güter oder deren Maß, Zahl oder Gewicht spätestens in dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Zeitpunkt unter Zuziehung beider Parteien durch die zuständige Behörde oder durch die hierzu amtlich bestellten Sachverständigen festgestellt worden ist.

(3) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter weder angezeigt noch festgestellt worden, so wird vermutet, daß der Verfrachter die Güter so abgeliefert hat, wie sie im Konnossement beschrieben

§ 612 Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 611 Absatz 1 Satz 1) ist auf folgende Ansprüche mit der Maßgabe anzuwenden, dass für sie unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt:

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

Die in Satz 1 angeführten Ansprüche unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Absatz 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.⁷⁷⁴

sind, und daß, falls ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nachgewiesen ist, dieser Schaden auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter nicht zu vertreten hat.“

(zukünftig)—Artikel 4 Nr. 1 lit. a des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3079) hat Abs. 2 Satz 2 eingefügt. Abs. 2 Satz 2 wird lauten: „Die Haftung nach dem HNS-Übereinkommen 2010 vom 30. April 2010 (BGBl. 2021 II S. 670, 671) kann nach den Bestimmungen des HNS-Übereinkommens 2010 beschränkt werden.“

Artikel 4 Nr. 1 lit. b desselben Gesetzes hat Abs. 3 Satz 3 eingefügt. Abs. 3 Satz 3 wird lauten: „Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des HNBS-Übereinkommens 2010 geltend gemacht werden.“

Artikel 4 Nr. 1 lit. c desselben Gesetzes hat in Abs. 5 „und des Haftungsübereinkommens von 1992“ durch „, des Haftungsübereinkommens von 1992 sowie des HNS-Übereinkommens 2010“ ersetzt.

774 ÄNDERUNGEN

31.07.1986.—Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„Der Verfrachter wird von jeder Haftung für Verluste oder Beschädigungen der Güter frei, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird.“

01.01.2002.—Artikel 5 Abs. 16 Nr. 10 des Gesetzes vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) hat Abs. 1 neu gefasst. Abs. 1 lautete:

„(1) Der Verfrachter wird von jeder Haftung für die Güter frei, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird. Diese Frist kann jedoch durch eine zwischen den Parteien nach dem Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist, getroffene Vereinbarung verlängert werden.“

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

„§ 612

(1) Ansprüche aus Frachtverträgen sowie aus Konnossementen, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegen, verjähren in einem Jahr seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen.

(2) Rückgriffsansprüche können auch nach Ablauf der in Absatz 1 bestimmten Jahresfrist gerichtlich geltend gemacht werden, sofern die Klage innerhalb von drei Monaten seit dem Tage erhoben wird, an dem derjenige, der den Rückgriffsanspruch geltend macht, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist.“

§ 613 Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrags festgesetzt.⁷⁷⁵

§ 614 Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.⁷⁷⁶

§ 615 Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls das Schiff nach dem Schiffszeugnis mehr als zwölf Fahrgäste befördern darf, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von zwölf Fahrgästen errechnet.

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

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender An-

775 ÄNDERUNGEN

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

„§ 613

(1) Die Kosten der Besichtigung trägt der Antragsteller.

(2) Ist die Besichtigung von dem Empfänger beantragt und wird ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt, wofür der Verfrachter Ersatz zu leisten hat, so fallen diesem die Kosten zur Last.“

776 ÄNDERUNGEN

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

„§ 614

(1) Durch die Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Maßgabe des Frachtvertrags oder des Konnossements, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren sowie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten Zölle und übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

(2) Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.“

wendung des § 611 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 612 bis 614 und 617 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.⁷⁷⁷

§ 616 Wegfall der Haftungsbeschränkung

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

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist und
2. durch eine solche Handlung oder Unterlassung die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) ausgeschlossen ist.

Gleiches gilt, wenn der Schuldner ein Mitreeder ist und der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche auch die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.⁷⁷⁸

777 ÄNDERUNGEN

06.04.1973.—Artikel 1 Nr. 23 des Gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) hat die Vorschrift neu gefasst. Die Vorschrift lautete:

„(1) Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter früher auszuliefern, als bis die darauf haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

(2) Ist die Verbodmung für Rechnung des Reeders geschehen, so gilt diese Vorschrift unbeschadet der Verpflichtung des Verfrachters, für die Befreiung der Güter von der Bodmereischild noch vor der Auslieferung zu sorgen.“

08.10.2002.—Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 898) hat „sowie Bergungs- und Hilfskosten“ durch „, Bergelohn einschließlich Bergungskosten“ ersetzt.

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

„§ 615

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter auszuliefern, bevor die darauf haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergelohn einschließlich Bergungskosten bezahlt oder sichergestellt sind.“

778 ÄNDERUNGEN

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

„§ 616

(1) Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter, mögen sie verdorben oder beschädigt sein oder nicht, für die Fracht an Zahlungs Statt anzunehmen.

(2) Sind jedoch Behältnisse, die mit flüssigen Waren angefüllt waren, während der Reise ganz oder zum größeren Teil ausgelaufen, so können sie dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen (§ 614) an Zahlungs Statt überlassen werden.

(3) Durch die Vereinbarung, daß der Verfrachter nicht für Leckage haftet, oder durch die Klausel: „frei von Leckage“ wird dieses Recht nicht ausgeschlossen. Das Recht erlischt, sobald die Behältnisse in den Gewahrsam des Abnehmers gelangt sind.

(4) Ist die Fracht in Bausch und Bogen bedungen und sind nur einige Behältnisse ganz oder zum größeren Teil ausgelaufen, so können diese für einen verhältnismäßigen Teil der Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters an Zahlungs Statt überlassen werden.“

(zukünftig)—Artikel 4 Nr. 2 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3079) hat in Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 „oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2)“ durch „, nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2 Satz 1) oder nach Artikel 9 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 (§ 611 Absatz 2 Satz 2)“ ersetzt.

§ 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.⁷⁷⁹

Achter Abschnitt Verfahrensvorschriften⁷⁸⁰

§ 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.⁷⁸¹

§ 619 Zustellungen an den Kapitän oder Schiffer

779 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.“

(zukünftig)—Artikel 4 Nr. 3 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3079) hat in Abs. 1 „oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2)“ durch „ , , im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2 Satz 1) oder im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 des HNS-Übereinkommens 2010“ ersetzt.

780 QUELLE

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

781 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.

(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.“

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.⁷⁸²

§ 620⁷⁸³

§ 621⁷⁸⁴

§ 622⁷⁸⁵

§ 623⁷⁸⁶

782 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.“

783 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.“

784 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, Auseisungskosten 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.“

785 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.

(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.“

786 AUFHEBUNG

§ 624⁷⁸⁷

§ 625⁷⁸⁸

§ 626⁷⁸⁹

§ 627⁷⁹⁰

§ 628⁷⁹¹

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.“

787 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 Streites 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.“

788 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.“

789 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.“

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

791 ÄNDERUNGEN

§ 629⁷⁹²

§ 630⁷⁹³

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 verlorenght, 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 verlorenghten,
oder
3. die nicht im Frachtvertrag speziell bezeichneten Güter verlorenghten, 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.“

792 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.“

793 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:

§ 631⁷⁹⁴

§ 632⁷⁹⁵

§ 633⁷⁹⁶

„(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.“

794 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.“

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 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.“

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:

„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.“

§ 634⁷⁹⁷

§ 635⁷⁹⁸

§ 636⁷⁹⁹

797 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) Eignet 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.“

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:

„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 gezahlt, diejenigen des Ein- und Auslaufens jedoch nur, wenn wegen des Hindernisses ein Nothafen angelaufen ist.“

799 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 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,

§ 636a⁸⁰⁰

§ 637⁸⁰¹

§ 638⁸⁰²

§ 639⁸⁰³

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.“

800 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.“

801 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).“

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:

„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.“

803 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:

§ 640⁸⁰⁴

§ 641⁸⁰⁵

§ 642⁸⁰⁶

„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.“

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) 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.“

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) 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.“

806 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).

(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.

§ 643⁸⁰⁷

§ 644⁸⁰⁸

§ 645⁸⁰⁹

(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.“

807 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.“

808 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.“

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:

„(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:

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.“

§ 646⁸¹⁰

§ 647⁸¹¹

§ 648⁸¹²

§ 649⁸¹³

§ 650⁸¹⁴

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:

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

811 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.“

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) 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.“

813 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.“

814 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:

§ 651⁸¹⁵

§ 652⁸¹⁶

§ 653⁸¹⁷

§ 654⁸¹⁸

„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.“

815 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.“

816 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.“

817 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.“

818 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:

„(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.

§ 655⁸¹⁹

§ 656⁸²⁰

§ 657⁸²¹

(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.

819 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.“

820 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.

821 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

§ 658⁸²²

§ 659⁸²³

§ 660⁸²⁴

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.“

822 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.“

823 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.“

824 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 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

§ 661⁸²⁵

§ 662⁸²⁶

§ 663⁸²⁷

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.“

825 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.“

826 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.“

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:

„(1) § 662 steht einer für den Fall der großen Haverei getroffenen Vereinbarung nicht entgegen.

§ 663a⁸²⁸

§ 663b⁸²⁹

*Fünfter Abschnitt*⁸³⁰

§ 664⁸³¹

§ 665⁸³²

(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).“

828 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.“

829 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.“

830 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“.

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

832 ÄNDERUNGEN

§ 666⁸³³

§ 667⁸³⁴

§ 668⁸³⁵

§ 669⁸³⁶

§ 670⁸³⁷

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.“

833 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.“

834 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.“

835 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).“

836 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.“

837 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:

§ 671⁸³⁸

§ 672⁸³⁹

§ 673⁸⁴⁰

„(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.“

838 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 Schiff Gelegenheit 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.“

839 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.“

840 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

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.“

§ 674⁸⁴¹

§ 675⁸⁴²

§ 676⁸⁴³

§ 677⁸⁴⁴

§ 678⁸⁴⁵

Sechster Abschnitt⁸⁴⁶

841 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.“

842 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.“

843 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.“

844 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.“

845 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:

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

§ 679⁸⁴⁷

§ 680⁸⁴⁸

§ 681⁸⁴⁹

§ 682⁸⁵⁰

§ 683⁸⁵¹

846 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“.

847 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).“

848 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 Seefahrt noch nicht entzogen ist.

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

849 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.“

850 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.“

851 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:

§ 684⁸⁵²

§ 685⁸⁵³

§ 686⁸⁵⁴

§ 687⁸⁵⁵

-
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.“

852 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.“

853 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.“

854 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.“

855 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 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.“

§ 688⁸⁵⁶

§ 689⁸⁵⁷

§ 690⁸⁵⁸

§ 691⁸⁵⁹

§ 692⁸⁶⁰

§ 693⁸⁶¹

856 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.“

857 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.“

858 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.“

859 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.“

860 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 Bodmereigeber 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).“

861 AUFHEBUNG

§ 694⁸⁶²

§ 695⁸⁶³

§ 696⁸⁶⁴

§ 697⁸⁶⁵

§ 698⁸⁶⁶

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.“

862 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.“

863 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.“

864 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.“

865 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.“

866 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 Bodmereischuld an dem Orte zu verlangen, an welchem die Bodme-

§ 699⁸⁶⁷*Siebenter Abschnitt*⁸⁶⁸*Erster Titel*⁸⁶⁹§ 700⁸⁷⁰§ 701⁸⁷¹§ 702⁸⁷²

rei eingegangen ist; er muß sich jedoch eine verhältnismäßige Herabsetzung der Prämie gefallen lassen; bei der Herabsetzung ist vorzugsweise das Verhältnis der bestandenen zu der übernommenen Gefahr maßgebend.

(2) Wird die Bodmereireise in einem anderen als in ihrem Bestimmungshafen beendet, so ist die Bodmereischuld 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.“

867 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.“

868 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“.

869 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“.

870 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.“

871 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 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.“

872 ÄNDERUNGEN

§ 703⁸⁷³

§ 704⁸⁷⁴

§ 705⁸⁷⁵

§ 706⁸⁷⁶

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.“

873 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.“

874 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.“

875 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.

(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.“

876 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 ver-

kaufte 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.

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.

§ 707⁸⁷⁷

§ 708⁸⁷⁸

§ 709⁸⁷⁹

§ 710⁸⁸⁰

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).“

877 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.“

878 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.“

879 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 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.“

880 AUFHEBUNG

§ 711⁸⁸¹

§ 712⁸⁸²

§ 713⁸⁸³

§ 714⁸⁸⁴

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.“

881 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).“

882 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.“

883 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 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.“

884 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:

§ 715⁸⁸⁵

§ 716⁸⁸⁶

§ 717⁸⁸⁷

§ 718⁸⁸⁸

§ 719⁸⁸⁹

„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.“

885 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.“

886 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.“

887 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.“

888 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).“

889 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 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 Bergrung 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),

§ 720⁸⁹⁰

§ 721⁸⁹¹

§ 721a⁸⁹²

§ 722⁸⁹³

§ 723⁸⁹⁴

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.“

890 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.“

891 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.“

892 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.“

893 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

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.“

894 ÄNDERUNGEN

§ 724⁸⁹⁵

§ 725⁸⁹⁶

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.“

895 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 verlorengieht (§ 704) oder zu einem Teil verlorengieht 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.“

896 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.“

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

§ 726⁸⁹⁷

§ 726a⁸⁹⁸

§ 727⁸⁹⁹

§ 728⁹⁰⁰

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.“

897 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.“

898 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.“

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

900 ÄNDERUNGEN

§ 729⁹⁰¹

§ 730⁹⁰²

§ 731⁹⁰³

§ 732⁹⁰⁴

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.“

901 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.“

902 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.“

903 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.“

904 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

§ 733⁹⁰⁵

*Zweiter Titel*⁹⁰⁶

§ 734⁹⁰⁷

§ 735⁹⁰⁸

§ 736⁹⁰⁹

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).“

905 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.“

906 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“.

907 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.“

908 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.“

909 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 Ver-

§ 737⁹¹⁰§ 738⁹¹¹

hältnis 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.“

910 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.“

911 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.

(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.“

§ 738a⁹¹²

§ 738b⁹¹³

§ 738c⁹¹⁴

§ 739⁹¹⁵

912 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.“

913 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.“

914 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.“

915 ÄNDERUNGEN

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

*Achter Abschnitt*⁹¹⁶§ 740⁹¹⁷

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)“

916 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“.

917 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 Anspruch 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.“

§ 741⁹¹⁸

§ 742⁹¹⁹

918 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.“

919 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 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.“

§ 743⁹²⁰§ 744⁹²¹**920** 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.“

921 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

(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.

§ 745⁹²²§ 746⁹²³

(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.“

922 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.“

923 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 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:

§ 747⁹²⁴

§ 748⁹²⁵

„§ 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.“

924 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 Vertragsschließenden 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.“

925 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.

§ 749⁹²⁶§ 750⁹²⁷

(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.“

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

§ 751⁹²⁸**927** 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.“

928 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 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.“

§ 752⁹²⁹**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.“

929 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.

(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.“

§ 752a⁹³⁰

§ 753⁹³¹

930 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.“

931 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. 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.

§ 753a⁹³²*Neunter Abschnitt*⁹³³§ 754⁹³⁴

(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.“

932 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.“

933 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“.

934 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 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;

§ 755⁹³⁵

§ 756⁹³⁶

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.“

935 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 Zubehöre 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.“

936 ÄNDERUNGEN