

SCHRIFTEN DES  
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT  
*REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE*

---

HEFT 31

*PROFESSOR DR. WOLFGANG SEIFFERT*

**Das Seehandelsschiffahrtsgesetz  
der DDR**

---

HAMBURG 1978

**DAS SEEHANDELSCHIFFFAHRTSGESETZ  
DER DDR**

**Vortrag**

**von**

**Professor Dr. sc. jur. Wolfgang Seiffert  
Direktor des Instituts für  
ausländisches Recht und Rechtsvergleichung  
an der Akademie für Staats- und Rechtswissenschaft  
der DDR**

**gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales  
Seerecht am 28. April 1977**

**(Text des Seehandelsschiffahrtsgesetzes im Anhang)**

---

**Hamburg 1978**

## 1. Einleitung

Die Deutsche Demokratische Republik (DDR) hat in den letzten Jahren ihre Handelsflotte stark ausgebaut und ihren Außenhandel weltweit stark entwickelt. Etwa 45 % des seewärtigen Außenhandels der DDR werden heute durch deren eigene Handelsflotte mit 200 Schiffen (mit rund 8000 Seeleuten) abgewickelt. In den erweiterten Häfen der DDR Rostock und Wismar wurden allein 1976 ca. 16 Millionen t umgeschlagen. Die Handelsflotte der DDR stellt sich den internationalen Bedingungen des Seeverkehrs: ihre Reedereien sind wie die anderer RGW-Länder wichtigen internationalen Linienschiffahrtskonferenzen beigetreten, tragen den technologischen und kommerziellen Veränderungen des internationalen Schiffsverkehrs Rechnung; die Seewirtschaft und die staatlichen Organe sowie die Rechtswissenschaft der DDR nehmen aktiv an der internationalen Rechtsvereinheitlichung des Seerechts teil bzw. ziehen die erforderlichen Konsequenzen für die Gesetzgebung der DDR. Jüngster Ausdruck hierfür ist der Erlaß des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR - SHSG - vom 5. Februar 1976 (GBl. der DDR I/S. 109).

Mit diesem SHSG wurden die bis dahin in der DDR geltenden seehandelsrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (IV. Buch des HGB) ebenso außer Kraft gesetzt wie das Binnenschiffahrtsgesetz von 1898. Zugleich wurde in das neue SHSG eine Reihe Regeln aus internationalen Übereinkommen wie dem Änderungsprotokoll zu den (Haager) Regeln über Konnossemente (1968), über die Haftung von Schäden durch Ölverschmutzung auf See (1969) u.a. eingearbeitet, die der internationalen Zusammenarbeit dienen.

Das Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR berücksichtigt die neu entstandenen Transporttechnologien und Organisationsformen und strebt einen angemessenen und vertretbaren Risi-

koausgleich zwischen verladender Wirtschaft und Seetransportbetrieben auf der Basis einer progressiven internationalen Rechtsvereinheitlichung an. Das SHSG ist mit den analogen Gesetzen der Mitgliedsländer des RGW abgestimmt und dient somit der sozialistischen ökonomischen Integration im RGW. Mit ihm wird im Rechtssystem der DDR auch auf seerechtlichem Gebiet sozialistisches Recht geschaffen und zugleich zur Verwirklichung der auf der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (Helsinki 1975) vereinbarten zwischenstaatlichen Prinzipien auf dem Gebiet der internationalen Wirtschaftsbeziehungen beigetragen.

## 2. Die Einordnung des SHSG in das Rechtssystem der DDR

Das SHSG ist Bestandteil eines umfassenden Prozesses zur Vervollkommnung der sozialistischen Rechtsordnung der DDR. Die DDR hat bekanntlich in jüngster Zeit eine Reihe gesetzlicher Regelungen erlassen, die für ihre internationalen Wirtschaftsbeziehungen bestimmt bzw. auch für sie von Bedeutung sind und wegen des Umstandes, daß an solchen Beziehungen regelmäßig wenigstens ein Partner aus einem anderen Staat beteiligt ist, auch für diese potentiellen Partner außerhalb der DDR von Interesse und juristischer Relevanz sind. Überblickmäßig handelt es sich um

- a) das "Gesetz über internationale Wirtschaftsverträge - GIW - vom 5. Februar 1976", Gesetzblatt der DDR, Teil I Nr. 5 vom 10. Februar 1976, S. 61 ff.;
- b) das "Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR - SHSG - vom 5. Februar 1976", Gesetzblatt der DDR, Teil I Nr. 7 vom 16. Februar 1976, S. 109 ff.;
- c) das "Gesetz über die Anwendung des Rechts auf internationale zivil-, familien- und arbeitsrechtliche Beziehungen sowie auf internationale Wirtschaftsverträge - Rechtsan-

wendungsgesetz (RAG) vom 5. Dezember 1975", Gesetzblatt der DDR, Teil I Nr. 46 vom 8. Dezember 1976, S. 748 ff.;

- d) das "Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Zivil-, Familien- und Arbeitsrechtssachen - Zivilprozeßordnung (ZPO) - vom 19. Juni 1975", Gesetzblatt der DDR, Teil I Nr. 29 vom 11. Juli 1975, S. 533 ff.;
- e) die "Verordnung über das schiedsgerichtliche Verfahren vom 18. Dezember 1975", Gesetzblatt der DDR, Teil I Nr. 1 vom 10. Januar 1976, S. 8 ff.;
- f) die "Schiedsgerichtsordnung des Schiedsgerichts bei der Kammer für Außenhandel der DDR", beschlossen durch das Präsidium der Kammer für Außenhandel der DDR am 1.2.1975;
- g) die "Verordnung über die Leitung und Durchführung des Außenhandels vom 9. September 1976", Gesetzblatt der DDR, Teil I Nr. 35, S. 421 ff.

Diese spezielle Gesetzgebung der DDR bezüglich internationaler Wirtschaftsbeziehungen folgt nicht nur einem allgemeinen Prinzip der differenzierten Regelung nach konkreten Regelungsbereichen, sie trägt auch der Notwendigkeit Rechnung, den konkreten Spezifika dieses Bereichs selbst durch eine sachgerechte Spezialregelung zu entsprechen. Denn die internationalen Wirtschaftsbeziehungen weisen bekanntlich gegenüber den Wirtschaftsbeziehungen innerhalb ein und desselben Staates eine Reihe von Besonderheiten auf: als Ausdruck internationaler Arbeitsteilung sind sie mit Eigentumswechsel, Waren- und Geldbewegungen über Ländergrenzen hinweg verbunden, berühren sie unterschiedliche Währungssysteme, erfolgen sie oft über große Entfernungen, sind an ihnen Rechtssubjekte aus verschiedenen Staaten beteiligt usw. usf. Die adäquate juristische Bewältigung der Gesamtheit dieser komplizierten Beziehungen ist entscheidend für die Effektivität der rechtlichen Regelung.

Den besonderen Kern dieses so sich herausbildenden Internationalen Wirtschaftsrechts bilden alle jene Konventionen, die auf partiellen Gebieten der internationalen Wirtschaftsbeziehungen materielles (oder auch kollisionsrechtliches) Einheitsrecht schaffen. Im Rahmen des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) wurde schon frühzeitig mit Erfolg die Schaffung spezieller international-einheitlicher Spezialnormen in Angriff genommen; es sei nur beispielhaft auf die Allgemeinen Lieferbedingungen (ALB), die Allgemeinen Montagebedingungen (AMB) und die Allgemeinen Kundendienstbedingungen (AKB) verwiesen. Doch die gemeinsame Bildung solcher international-einheitlicher Normen für internationale Wirtschaftsbeziehungen ist ein komplizierter und langwieriger Prozeß. Solange daher solche internationalen Rechtsnormen fehlen, müssen durch die einzelstaatliche Gesetzgebung Normen bereitgestellt werden, die der Spezifik der internationalen Wirtschaftsbeziehungen gerecht werden. Dieser Notwendigkeit entspricht die DDR mit der genannten Gesetzgebung, wobei sie sich zugleich bewußt ist, daß diese ihre spezielle einzelstaatliche Gesetzgebung im Hinblick auf die international-einheitliche Spezialregelung Ersatzlösung für diese ist und sie damit den Prozeß der Herausbildung international-einheitlichen Rechts fördern will.

### 3. Gegenstand und Anwendungsbereich des SHSG

Gegenüber dem bereits erwähnten Gesetz über internationale Wirtschaftsverträge (GIW) stellt das Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR (SHSG) die *lex specialis* für diejenigen internationalen Wirtschaftsbeziehungen dar, die mit Hilfe der Seeschifffahrt realisiert werden; jedoch geht es im Unterschied zum GIW über die rein vertraglichen internationalen Wirtschaftsbeziehungen insofern hinaus, als das SHSG auch die außervertraglichen schiffahrtstypischen Verhältnisse erfaßt. Ferner beinhaltet es in Übereinstimmung mit dem geltenden Völkerrecht einige staats- und verwaltungsrechtliche

Grundsätze wie z.B. den Zutritt ausländischer Seeverkehrsteilnehmer zu den Gewässern der DDR (§ 2 Abs. 1 des Gesetzes) und den Vorbehalt schiffahrtsbezogener Leistungen zugunsten der DDR-Flagge innerhalb der eigenen Seegrenzen (§ 2 Abs. 2) sowie eine Reihe von Ordnungsvorschriften. Einzelne Teile des Gesetzes gelten auch für die Binnenschifffahrt, für andere können die Partner vertraglich für die Binnenschifffahrt deren Anwendung vereinbaren, soweit das nach anderen zwingenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften der DDR nicht ausgeschlossen wird.

Auch das SHSG ist für seinen Geltungsbereich als in sich geschlossene Regelung konzipiert, so daß analog dem GIW alle vorkommenden Sachverhalte der Seeschifffahrt aus dem SHSG heraus selbst zu lösen sind. Um dies zu erleichtern, wurden in das Gesetz eine Reihe Grundsatznormen aufgenommen bzw. Fragen wie die der materiellen Verantwortlichkeit oder der Leistungsstörungen u.a. ausführlich geregelt. Da das SHSG jedoch die spezifischen Vertragsbeziehungen der Seewirtschaft regelt, muß es auf allgemeine Rechtsvorschriften aus umfassenderen Vertragsregelungen internationaler Wirtschaftsbeziehungen zurückgreifen.

Diese a l l g e m e i n e vertragsrechtliche Regelung für internationale Wirtschaftsverträge stellt das GIW dar (vgl. § 2 GIW). Das bedeutet insbesondere, daß die im GIW enthaltenen Prinzipien, die Grundsätze der Anwendung, die Bestimmungen über Rechtshandlungen, Vertretung und Fristen, Vertragsabschluß, die Allgemeinen Bestimmungen über den Vertragsinhalt sowie die Regelungen über Warenpapiere auch für alle vertraglichen Verhältnisse der Seeschifffahrt (ausschließlich der Personenbeförderung) gelten.

Für die außervertraglichen Rechtsbeziehungen muß an sich auf das ZGB zurückgegriffen werden (§§ 323 ff. ZGB), da das GIW außervertragliche Rechtsverhältnisse nicht erfaßt. Wegen der Bedeutung jedoch, die der außervertraglichen Scha-

denzufügung in der Schifffahrt zukommt, wurden diese auf die besonderen Verhältnisse auf diesem Gebiet abgestellt und im SHSG ausführlich geregelt. Das ZGB ist hier also nur in Ergänzung der §§ 104 - 116 SHSG heranzuziehen.

#### 4. Vertragsarten nach dem SHSG

Das Kernstück des neuen Seehandelsschiffahrtsgesetzes bildet das 2. Kapitel des Gesetzes, in dem alle für den Seegütertransport erforderlichen Bestimmungen geregelt sind: die Beförderung, die Vertragstypen, das Konnossement, die Leistungsstörungen und die materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters.

Die Verträge über Transportleistungen sind gegenüber der bisherigen Regelung entsprechend der technologischen und kommerziellen Entwicklung in der Schifffahrt differenzierter und nach Vertragstypen systematisiert worden. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Definition des Seefrachtvertrages (§ 4 SHSG), der als selbständiger Vertragstyp aufzufassen ist. Mit der Regelung der für die Seeschifffahrt typischen Verträge setzt die Gesetzgebung der DDR die mit dem GIW begonnene Typisierung und Systematisierung bzw. erstmalige Regelung internationaler Wirtschaftsverträge fort.

Zum Seefrachtvertrag selbst gehören die beiden Typenvarianten Güterfrachtvertrag und Raumfrachtvertrag. Beim Güterfrachtvertrag wird die Leistung durch ein näher bezeichnetes Gut bestimmt, wobei dieses einzeln oder partieweise durch Anzahl, Art, Maß oder Gewicht bezeichnet wird. Beim Raumfrachtvertrag bestimmt sich die Leistung durch den Transportraum, und dieser wird durch das Schiff, den Laderaum oder Teile des Laderaums bezeichnet (§ 5 Abs. 1 und 2). Der Inhalt beider

Verträge wird also durch die Individualisierung der Beförderungsleistung charakterisiert. Der Raumfrachtvertrag kann für eine oder mehrere bestimmte Reisen (Reisecharter) oder für einen bestimmten Zeitraum (Zeitcharter) abgeschlossen werden (§ 5 Abs. 3).

Die Definition des Seefrachtvertrages (§ 4) enthält eine Anzahl grundlegender Elemente, die Bestandteil jeder Art von Seefrachtverträgen sind. Insofern ist der Seefrachtvertrag als selbständiger Vertragstyp aufzufassen, dessen Wesen durch die Erbringung einer Transportleistung gegen Entgelt bestimmt wird.

Im Unterschied zu anderen Seegesetzen, in denen die Zeitcharter als Vertrag eigener Art aufgefaßt wird, behandelt das SHSG sie als eine Form des Seefrachtvertrages, da auch hier im Mittelpunkt der wirtschaftlichen Beziehungen die Beförderungsleistung des Zeitvercharterers steht. Abgesehen davon, daß sich aus dem Bewirken der Ortsveränderung der Güter die Obhutspflicht für diese ableitet, treffen die Merkmale der Legaldefinition des Seefrachtvertrags auf die Zeitcharter uneingeschränkt zu.

Mit der Normierung des Mengenkontrakts (Verpflichtung des Verfrachters, eine Gesamtmenge von Gütern mit mehreren Schiffen innerhalb eines bestimmten Zeitraums oder mit näher bestimmten Abfahrten zu transportieren) in § 6 wurde einerseits dem international wachsenden Bedürfnis nach einer rechtlichen Regelung langfristiger Beziehungen zwischen Verladerschaft und Schifffahrtsbetrieb zur planmäßigen Abdeckung eines umfangreichen Transportbedarfs und andererseits der Sicherung einer kontinuierlichen Auslastung der Schiffstonnage entsprochen.

Durchfrachtverkehr (§ 7) und kombinierter Transport (§ 8) sind neue Organisationsformen des internationalen Transports, deren recht-

liche Regelung im SHSG der transport-technologischen Entwicklung entsprechend Rechnung trägt. Der Durchfrachtvertrag, bei dem sich ein oder mehrere Verfrachter verpflichten, gegen Zahlung der Gesamtfracht die Güter über mindestens zwei Seestrecken vom Übernahmehafen bis zum Bestimmungshafen zu transportieren und sie dem Empfänger abzuliefern, gehört eindeutig zum Anwendungsbereich des Seerechts. Demgegenüber greift die Regelung des Vertrags über den kombinierten Transport, bei dem mindestens eine Teilstrecke über See und eine nicht über See verläuft, vom Seerecht auf die rechtliche Regelung anderer Verkehrszweige über. Die Aufnahme dieses Vertrags in das SHSG erwies sich jedoch als zweckmäßig, weil die Seestrecke als Teil der Gesamtstrecke zumeist dominiert und die rechtliche Problematik damit primär durch das Seerecht und nicht durch das allgemeine Transportrecht erfaßt wird.

Die Regelung des **K o n n o s s e m e n t s** (§ 27) enthält eine Erweiterung der Konnossementsarten sowie eine Erhöhung der Verantwortlichkeit des Verfrachters für die Ausstellung des Konnossements. Ferner wurden im SHSG der Schiffsmietvertrag (§§ 85 f.), der Schiffleasingvertrag (§§ 87 ff.), das Schleppen und Bugsieren (§§ 101 ff.) sowie die Personenbeförderung (§§ 90 ff.) geregelt.

Neu geregelt sind schließlich das Recht der Schiffsgläubiger, der Großen Haverei, die Rettung aus Gefahr sowie die Abgabe einer Verklarung. Das SHSG wird durch Verordnungen ergänzt werden, die Regelungen über Dispatcherverfahren, Flaggenrecht, Registerrecht und Schiffseigentum sowie über besondere gerichtliche Verfahren enthalten.

##### 5. Die materielle Verantwortlichkeit

Hinsichtlich der **m a t e r i e l l e n V e r a n t w o r t l i c h k e i t** unterscheidet das SHSG grundsätzlich zwischen **V e r t r a g s v e r l e t z u n g e n**

(§§ 57 ff.) und der a u ß e r v e r t r a g l i c h e n V e r a n t w o r t l i c h k e i t (§§ 104 ff.), so daß eine Anspruchskonkurrenz ausscheidet. Den Haager Regeln folgend, geht das SHSG hinsichtlich der vertraglichen Verantwortlichkeit davon aus, daß der Verfrachter von der Übernahme der Güter bis zu deren Ablieferung verantwortlich ist (§ 61 Abs. 1). Die Haftung des Verfrachters ist auf 2800 Mark je Packung oder Einheit oder auf 10 Mark je kg Bruttomasse der beschädigten oder verlorengegangenen Güter beschränkt (§ 66). Besondere Bestimmungen regeln die materielle Verantwortlichkeit beim Durchfrachtverkehr und im kombinierten Transport (§§ 74 - 78).

Hinsichtlich der a u ß e r v e r t r a g l i c h e n V e r a n t w o r t l i c h k e i t regelt § 105 den Grundtatbestand der m a t e r i e l l e n V e r a n t w o r t l i c h k e i t d e s R e e d e r s , § 106 den speziellen Tatbestand der V e r a n t w o r t l i c h k e i t b e i S c h i f f s z u s a m m e n s t ö ß e n und § 109 den speziellen Tatbestand der V e r a n t w o r t l i c h k e i t f ü r V e r u n r e i n i g u n g v o n G e w ä s s e r n d e r D D R . Ausführlich ist die H a f t u n g s b e s c h r ä n k u n g d e s R e e d e r s geregelt.

## 6. Kollisionsrechtliche Fragen des SHSG

Unter dem hier behandelten Aspekt der Rechtsgrundlagen der DDR für ihre internationalen Wirtschaftsbeziehungen im Allgemeinen und der seewirtschaftlichen im Besonderen bestimmt das schon erwähnte Rechtsanwendungsgesetz (RAG), welches Recht auf Rechtsverhältnisse des internationalen Wirtschaftsverkehrs anzuwenden ist, soweit und solange international-einheitliche Sachnormen diese nicht bzw. nicht erschöpfend regeln und sofern nicht international-einheitliche Kollisionsnormen diese Frage bereits entscheiden (vgl. § 2 RAG).

Das RAG enthält alle grundlegenden Kollisionsregeln für die Rechtsverhältnisse des internationalen Wirtschaftsverkehrs und bildet insofern das **a l l g e m e i n e** Kollisionsgesetz für diese Beziehungen. Das schließt jedoch nicht aus, daß spezielle Kollisionsregeln in besonderen Gesetzen enthalten sind (z.B. im Seehandlungsschiffahrtsgesetz, im Scheckgesetz und Wechselgesetz), regelt aber z.T. auch spezielle Kollisionsfragen, z.B. für die Seeschifffahrt.

Auf diese Weise enthält das RAG **a l l g e m e i n e** und **b e s o n d e r e** Kollisionsregeln für die Rechtsverhältnisse des internationalen Wirtschaftsverkehrs.

Darüber hinaus enthält das RAG einige allgemeine Grundsätze und Prinzipien, die wegen ihrer allgemeinen Bedeutung für das Kollisionsrecht der DDR generell und für die Kollisionsnormen auf dem Gebiet der internationalen Wirtschaftsbeziehungen relevant sind.

Bei der **a u ß e r v e r t r a g l i c h e n** **S c h a d e n s z u f ü g u n g** ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Schaden verursacht worden ist (§ 17 Abs. 1 RAG).

Neben diesen **a l l g e m e i n e n** **K o l l i s i o n s r e g e l n** (auf einige, wie z.B. das Vollmachtstatut, auf Formvorschriften u.a. wird hier nicht eingegangen), enthält das RAG eine Reihe **b e s o n d e r e r**, nur für bestimmte Fälle bzw. bestimmte Bereiche internationaler Wirtschaftsbeziehungen geltende Kollisionsregeln; einige andere befinden sich überhaupt in speziellen Rechtsvorschriften.

So ist nach § 11 Abs. 1 RAG für das Eigentum und andere Rechte an Schiffen und Luftfahrzeugen das Recht des Staates maßgebend, in dem das Schiff oder das Luftfahrzeug registriert ist. Die Entstehung von Schiffsgläubigerrechten richtet sich nach dem Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet

sich das Schiff befindet; auf offenem Meer gilt das Flaggenrecht (§ 11 Abs. 2 RAG). Ansprüche aus Schadenszufügung beim Betrieb eines Schiffes auf dem offenen Meer richten sich nach dem Flaggenrecht des schädigenden Schiffes (§ 17 Abs. 2 RAG).

Spezielle kollisionsrechtliche Regeln enthält das Seehandelsschiffahrtsgesetz (SHSG); so in § 101 Abs. 4, der bestimmt, daß bei Schleppverträgen das Recht am Sitz des Schleppunternehmers gilt, was allerdings nur eine Konkretisierung des Grundsatzes der charakteristischen Leistung nach § 12 RAG darstellt; nach § 125 Abs. 4 SHSG gilt für Rechtsverhältnisse der Großen Haverei das Recht des Staates, in dem die Dispatche aufgestellt wird.

Für die internationalen Wirtschaftsvertragsbeziehungen geht das RAG davon aus, daß die Vertragspartner grundsätzlich selbst das Recht haben, die anzuwendende Rechtsordnung zu wählen (§ 12). Haben die Partner keine Rechtswahl getroffen, so kommt die Rechtsordnung der charakteristischen Leistung zur Anwendung, wofür das Gesetz selbst 14 Beispiele anführt. Führt auch dieses Anknüpfungsprinzip zu keinem eindeutigen Ergebnis, so gilt das am Vertragsabschlußort maßgebliche Recht (§ 12 Abs. 2).

Für den Eigentumsübergang gilt ebenfalls das auf den Vertrag anzuwendende Recht (§ 13). Damit gehört auch die aus der dem BGB eigentümlichen Trennung von Verpflichtungs- und Verfügungsgeschäft folgende kollisionsrechtliche Spaltung des Vertrages in der Rechtsordnung der DDR der Vergangenheit an. Besonderheiten gelten für das Eigentum an Grundstücken und Gebäuden (§ 9) sowie für Verträge über das Eigentum u.a. Rechte an Grundstücken und Gebäuden in der DDR (§ 12 Abs. 3).

Auf bewegliche Sachen, die sich auf dem Transport befinden, wird das Recht des Staates angewandt, von dem aus die Güter abgesandt werden (§ 10), und bei Rettung aus Gefahr das Recht des Staates, zu dem die Gewässer gehören, auf offenem Meer das Recht der Flagge des geretteten Schiffes (§ 133 SHSG). Weitere Kollisionsnormen finden sich in Art. 91 Wechselgesetz und in Art. 60 des Scheckgesetzes.

## 7. Schlußbemerkung

Das Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR präsentiert sich als ein modernes Regelungswerk, das den heutigen Bedingungen des internationalen Seeverkehrs entspricht oder wie Klaus H. Abraham in der Zeitschrift "Versicherungsrecht" Heft 41 (A) vom 1. November 1976 (Karlsruhe) feststellte, das "die Fragen des Seehandelsrechts in straffer Form, klarer Sprache und angepaßt an die heutigen Erfordernisse des Seeverkehrs geregelt hat. Ein derartiges Gesetz wäre auch für die Bundesrepublik Deutschland zu wünschen. Gegenwärtig in der Diskussion befindliche Erneuerungsbestrebungen auf dem Gebiet des Seefrachtrechts durch die UNCTAD werden das aber wahrscheinlich auf absehbare Zeit verhindern."

**Literaturhinweise bzw. -quellen:**

- 1) J. Haalck/G. Hepper/M. Oesau  
Das Seehandelsschiffahrtsgesetz, in Neue Justiz (DDR)  
H. 13/1976, S. 388 - 394
  
- 2) D. Richter-Hannes/N. Trotz  
Das neue Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR,  
in Hansa (Hamburg) Nr. 5/1977, S. 377 - 380
  
- 3) W. Seiffert  
Zu den neuen Rechtsgrundlagen der internationalen  
Wirtschaftsbeziehungen der DDR, in RabelsZ  
H. 2/1977

**DAS SEEHANDELSCHIFFFAHRTSGESETZ  
DER DDR**

**Seehandelsschiffahrtsgesetz  
der Deutschen Demokratischen Republik  
— SHSG —  
vom 5. Februar 1976**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>§§</b>
<b>Erstes Kapitel</b>	Grundsätze	1 bis 3
<b>Zweites Kapitel</b>	Verträge über Transportleistungen	4 bis 84
<b>Erster Abschnitt</b>	Allgemeine Bestimmungen und Vertragsarten	4 bis 8
<b>Zweiter Abschnitt</b>	Vorbereitung des Transports und Abladung der Güter	9 bis 26
<b>Erster Unterabschnitt</b>	Bereitstellung des Schiffes, Bestimmung des Ladehafens und des Ladeplatzes	9 bis 13
<b>Zweiter Unterabschnitt</b>	Ladezeit und Überliegezeit bei Reisecharter	14 bis 18
<b>Dritter Unterabschnitt</b>	Bereitstellung und Abladung der Güter	19 bis 26
<b>Dritter Abschnitt</b>	Ausstellung und Inhalt des Konnossements und der Empfangsbescheinigung	27 bis 33
<b>Vierter Abschnitt</b>	Löschen und Ablieferung der Güter	34 bis 38
<b>Fünfter Abschnitt</b>	Frachtzahlung	39 bis 41
<b>Sechster Abschnitt</b>	Erfüllung des Vertrages	42 bis 46
<b>Siebenter Abschnitt</b>	Vorzeitige Beendigung des Vertrages	47 bis 56
<b>Achter Abschnitt</b>	Materielle Verantwortlichkeit für Vertragsverletzungen	57 bis 78
<b>Erster Unterabschnitt</b>	Allgemeine Bestimmungen	57 bis 60
<b>Zweiter Unterabschnitt</b>	Materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters für Schäden an den Gütern	61 bis 73
<b>Dritter Unterabschnitt</b>	Besondere Bestimmungen über den Durchfracht- verkehr und den Vertrag über den kombinierten Transport	74 bis 78
<b>Neunter Abschnitt</b>	Besondere Bestimmungen über die Zeitcharter	79 bis 84
<b>Drittes Kapitel</b>	Schiffsmiete und Schiffsleasing	85 bis 89
<b>Erster Abschnitt</b>	Schiffsmietvertrag	85 bis 86
<b>Zweiter Abschnitt</b>	Schiffsleasingvertrag	87 bis 89
<b>Viertes Kapitel</b>	Personenbeförderungsvertrag	90 bis 100
<b>Fünftes Kapitel</b>	Schleppen und Bugtieren	101 bis 103

<b>Sechstes Kapitel</b>	Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit des Reeders	§§ 104 bis 116
Erster Abschnitt	Allgemeine Bestimmungen	104 bis 105
Zweiter Abschnitt	Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit bei Schiffszusammenstößen	106 bis 108
Dritter Abschnitt	Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit für die Verunreinigung von Gewässern der Deutschen Demokratischen Republik	109 bis 110
Vierter Abschnitt	Haftungsbeschränkung des Reeders	111 bis 116
<b>Siebentes Kapitel</b>	Vertretungsbefugnis des Kapitäns	117 bis 118
<b>Achstes Kapitel</b>	Schiffsgläubigerrechte	119 bis 124
<b>Neuntes Kapitel</b>	Besondere Ereignisse	125 bis 135
Erster Abschnitt	Große Haverei	125 bis 127
Zweiter Abschnitt	Rettung aus Gefahr	128 bis 134
Dritter Abschnitt	Verklärung	135
<b>Zehntes Kapitel</b>	Verjährungs- und Schlußbestimmungen	136 bis 143
Erster Abschnitt	Verjährungsbestimmungen	136 bis 137
Zweiter Abschnitt	Schlußbestimmungen	138 bis 143

Ausgehend von der Bedeutung der Seeschifffahrt für die Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik und zur Förderung und Vertiefung der friedlichen und gleichberechtigten internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit beschließt die Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik folgendes Gesetz:

## Erstes Kapitel

### Grundsätze

#### § 1

(1) Die Seeschifffahrt der Deutschen Demokratischen Republik hat aktiv zum friedlichen und weltweiten Austausch von Waren beizutragen und die internationale wirtschaftliche Zusammenarbeit zu erweitern. Dabei haben die der Seeschifffahrt dienenden Betriebe und Einrichtungen die Aufgabe, durch die planmäßige proportionale Entwicklung des Gütertransports und anderer Leistungen die außenwirtschaftlichen Beziehungen der Deutschen Demokratischen Republik, insbesondere die sozialistische ökonomische Integration, zu fördern.

(2) Bei der Durchführung der Seeschifffahrt sind die internationalen Verpflichtungen zu erfüllen, die sich für die Partner und Beteiligten aus den allgemein anerkannten, dem Frieden und der friedlichen Zusammenarbeit der Völker dienenden Regeln des Völkerrechts ergeben.

(3) Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind nicht anzuwenden, soweit in völkerrechtlichen Verträgen, an denen die Deutsche Demokratische Republik beteiligt ist, etwas anderes festgelegt ist.

#### § 2

(1) Der Verkehr ausländischer Schiffe ist in den Häfen, inneren Seegewässern und Territorialgewässern der Deutschen Demokratischen Republik im Rahmen der Regeln des allgemein anerkannten Völkerrechts, völkerrechtlicher Verträge, deren Partner die Deutsche Demokratische Republik ist, und gemäß den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik gestattet.

(2) Die Personenbeförderung und der Gütertransport zwischen Häfen innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik oder die Erbringung von anderen Leistungen in den Häfen, inneren Seegewässern oder Territorialgewässern der Deutschen Demokratischen Republik ist ausländischen Schiffen nur gestattet, wenn das in völkerrechtlichen Verträgen, deren Partner die Deutsche Demokratische Republik ist, oder in Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik vorgesehen ist oder wenn eine besondere staatliche Genehmigung erteilt wurde.

#### § 3

(1) Dieses Gesetz regelt die Herstellung und Gestaltung der für die Seeschifffahrt erforderlichen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Vertragspartnern und anderen Beteiligten.

(2) Die Vertragspartner können von den Bestimmungen dieses Gesetzes abweichende Vereinbarungen treffen, soweit das durch dieses Gesetz nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist.

(3) Zur Seeschifffahrt gehören der Betrieb und die Verwendung von Schiffen auf dem Offenen Meer und damit zusammenhängenden Gewässern für die Personenbeförderung, den Gütertransport sowie für andere wirtschaftliche, wissenschaftliche und sonstige Zwecke.

(4) Als Schiffe gelten in diesem Gesetz Wasserfahrzeuge — mit Ausnahme von Sportbooten — sowie schwimmende und feste Anlagen, die auf dem Offenen Meer und damit zusammenhängenden Gewässern eingesetzt sind.

(5) Die Rechtsbeziehungen aus der Personenbeförderung und dem Gütertransport im Fährverkehr und in der Binnenschifffahrt unterliegen nicht diesem Gesetz, auch wenn sie ganz oder teilweise auf dem Offenen Meer und damit zusammenhängenden Gewässern durchgeführt werden. Die Vertragspartner können die Anwendung dieses Gesetzes vereinbaren.

## Zweites Kapitel

### Verträge über Transportleistungen

#### Erster Abschnitt

### Allgemeine Bestimmungen und Vertragsarten

#### § 4

#### Seefrachtvertrag

(1) Durch den Seefrachtvertrag verpflichtet sich der Verfrachter, ihm zum Transport übergebene Güter auf dem Seewege zum Bestimmungshafen zu transportieren und dem Empfänger abzuliefern. Der Befrachter verpflichtet sich zur Zahlung der Fracht.

(2) Der Transport umfasst die Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung der Güter.

(3) Befrachter und Verfrachter können eine schriftliche Bestätigung über den Abschluß des Seefrachtvertrages verlangen.

(4) Die Absätze 2 und 3 gelten auch für die Verträge gemäß den §§ 6 bis 8.

## § 5

**Güterfrachtvertrag und Raumfrachtvertrag**

(1) Beim Güterfrachtvertrag wird die Leistung durch ein näher bezeichnetes Gut, beim Raumfrachtvertrag durch den Transportraum bestimmt.

(2) Das Gut wird einzeln oder partieweise durch Anzahl, Art, Maße oder Gewicht, der Transportraum durch das Schiff, den Laderaum oder Teile des Laderaumes bezeichnet.

(3) Der Raumfrachtvertrag kann für eine oder mehrere bestimmte Reisen (Reisecharter) oder für einen bestimmten Zeitraum (Zeitcharter) abgeschlossen werden.

(4) Beim Raumfrachtvertrag kann der Befrachter die Ausstellung einer Charterpartie verlangen.

(5) Beim Raumfrachtvertrag kann der Befrachter Güter- oder Raumfrachtverträge mit Dritten abschließen (Weiterverfrachtung); die Rechte und Pflichten aus dem ursprünglichen Vertrag bleiben unberührt. Der Verfrachter kann die Weiterverfrachtung ablehnen, wenn ihm daraus Nachteile entstehen.

## § 6

**Mengenkonfrakte**

(1) Durch den Mengenkontrakt verpflichtet sich der Verfrachter, eine Gesamtmenge von Gütern mit mehreren Schiffen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes oder mit näher bestimmten Abfahrten zu transportieren. Der Befrachter verpflichtet sich, die Gütermenge zum Transport bereitzustellen und die Fracht zu zahlen.

(2) Erfüllt ein Partner seine Pflicht nicht oder nicht ordnungsgemäß, hat er Schadenersatz zu leisten.

(3) Sind die Schiffe für den Transport benannt, gelten die Vorschriften über Reisecharter.

## § 7

**Durchfrachtvertrag**

Durch den Durchfrachtvertrag verpflichten sich ein oder mehrere Verfrachter, gegen Zahlung der Gesamtfracht die Güter über mindestens zwei Seestrecken vom Übernahmehafen bis zum Bestimmungshafen zu transportieren und sie dem Empfänger abzuliefern.

## § 8

**Vertrag über den kombinierten Transport**

Durch den Vertrag über den kombinierten Transport verpflichtet sich der Gesamtbeförderer, gegen Zahlung der Gesamtfracht die Güter vom Übernahmeort bis zum endgültigen Bestimmungsort — wobei mindestens eine Teilstrecke über See und eine Teilstrecke nicht über See verläuft — zu transportieren und sie dem Empfänger abzuliefern.

**Zweiter Abschnitt****Vorbereitung des Transports und Abladung der Güter****Erster Unterabschnitt****Bereitstellung des Schiffes,  
Bestimmung des Ladehafens und des Ladeplatzes**

## § 9

**See- und Ladungstüchtigkeit**

(1) Der Verfrachter hat bei Beginn und während des Ladens sowie bei Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß sich das Schiff in dem für den jeweiligen Zeitraum und Zeitpunkt erforderlichen seetüchtigen Zustand befindet, ordnungsgemäß besetzt, ausgerüstet und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) und daß sich alle Räume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume, in die Güter ver-

laden werden, in einem für die sichere Aufnahme, den Transport und die Erhaltung der Güter jeweils erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit). Das gilt auch für vom Verfrachter eingesetzte Transportgefäße.

(2) Der Verfrachter hat den Ladungsbeteiligten den Schaden zu ersetzen, der aus mangelhafter See- oder Ladungstüchtigkeit entsteht.

(3) Bei einem Raumfrachtvertrag kann der Befrachter, wenn ein Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit vorliegt, die Abladung bis zur Beseitigung des Mangels verweigern. Der Befrachter kann vom Vertrag zurücktreten, wenn er durch die bis zur Beseitigung des Mangels eingetretene Verspätung an der Transportleistung nicht mehr interessiert ist.

## § 10

**Bereitstellung des Schiffes**

(1) Der Verfrachter hat das vereinbarte Schiff bereitzustellen. Ein Ersatzschiff kann mit Zustimmung des Befrachters bereitgestellt werden. Der Befrachter kann das Ersatzschiff nur ablehnen, wenn dieses nicht den vertraglichen Bedingungen entspricht. In diesem Fall kann der Befrachter vom Vertrag zurücktreten.

(2) Bei einem Güterfrachtvertrag im Liniendienst kann der Befrachter den Transport mit einem anderen in dieser Linie verkehrenden Schiff des Verfrachters verlangen, wenn das im Vertrag vorgesehene Schiff ausfällt.

## § 11

**Frühterrechtliche Bereitstellung des Schiffes**

(1) Beim Raumfrachtvertrag hat der Verfrachter das Schiff innerhalb des vereinbarten Zeitraumes bereitzustellen.

(2) Erfüllt der Verfrachter diese Pflicht nicht, kann der Befrachter vom Vertrag zurücktreten, wenn das besonders vereinbart ist oder er durch die Verspätung an der Transportleistung nicht mehr interessiert ist.

(3) Wenn der Befrachter nicht vom Vertrag zurücktritt, kann er Schadenersatz wegen verspäteter Bereitstellung des Schiffes fordern.

(4) Verzögert der Verfrachter bei einem Güterfrachtvertrag den Beginn des Transports so, daß der Befrachter an der Transportleistung kein Interesse mehr hat, finden die Absätze 2 und 3 entsprechende Anwendung.

## § 12

**Ladehafen**

(1) Im Vertrag kann festgelegt werden, daß der Befrachter den Ladehafen bis zu einem festgelegten Zeitpunkt nach Vertragsabschluß bestimmen kann. Ist der Zeitpunkt nicht festgelegt, hat die Bestimmung des Ladehafens so rechtzeitig zu erfolgen, daß das Schiff den Ladehafen zu dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt erreichen kann. Der Befrachter hat einen sicheren Hafen zu wählen.

(2) Der Verfrachter hat den durch Vertrag oder gemäß Abs. 1 bestimmten Ladehafen anzulaufen.

(3) Der Verfrachter kann vom Vertrag zurücktreten und Fehlfracht gemäß § 53 fordern, wenn

- a) der Ladehafen nicht oder nicht rechtzeitig benannt worden ist;
- b) ein unsicherer Hafen benannt worden ist.

(4) Macht der Verfrachter von seinem Rücktrittsrecht keinen Gebrauch, hat er Anspruch auf die Erstattung der durch die Verspätung entstandenen Kosten. Bei einer Reisecharter gelten die Bestimmungen über Lade- und Überliegezeit.

(5) Kann der Ladehafen nicht angelaufen werden, gelten die §§ 47 und 48. Hat der Befrachter die Umstände, die das Anlaufen des Hafens verhindern, verursacht, kann der Verfrachter Fehlfracht gemäß § 53 fordern. Macht der Verfrachter von seinem Rücktrittsrecht gemäß § 48 keinen Gebrauch,

hat er Anspruch auf die Erstattung der durch die Verspätung entstandenen Kosten. Bei einer Reisecharter gelten die Bestimmungen über Lade- und Überliegezeit.

### § 13

#### Ladeplatz

(1) Der Befrachter hat rechtzeitig einen geeigneten Ladeplatz zu benennen. Erfüllt er diese Pflicht nicht, kann der Verfrachter nach Ablauf der Wartezeit die ihm gemäß § 53 zustehenden Rechte geltend machen.

(2) Der Verfrachter hat das Schiff an den vom Befrachter benannten Ladeplatz zu bringen.

(3) Der Verfrachter kann das Schiff an den ortsüblichen Ladeplatz bringen, wenn

- a) der benannte Ladeplatz nicht geeignet ist;
- b) der Ladeplatz nicht rechtzeitig benannt wurde;
- c) mehrere Befrachter nicht denselben Ladeplatz benennen oder
- d) die Sicherheit des Schiffes, örtliche Vorschriften oder Weisungen eine Abweichung vom benannten Ladeplatz erfordern.

(4) Der Befrachter kann verlangen, daß das Schiff auf seine Kosten an einen anderen Platz verholt wird. Das gilt nicht im Liniendienst.

(5) Im Liniendienst bestimmt der Verfrachter den Ladeplatz. Er hat den Befrachter zu informieren, wenn es sich nicht um den ortsüblichen Ladeplatz oder um den regulären Ladeplatz der Linie handelt.

#### Zweiter Unterabschnitt

#### Ladezeit und Überliegezeit bei Reisecharter

### § 14

#### Ladezeit und Überliegezeit

(1) Der Verfrachter hat das Schiff während der Ladezeit und — sofern eine Überliegezeit vereinbart ist — während dieser Zeit auf die Ladung warten zu lassen (Wartezeit).

(2) Der Verfrachter hat das Schiff während der Ladezeit zur Übernahme der Ladung ohne besonderes Entgelt bereitzustellen.

(3) Ist Überliegezeit vereinbart, ist hierfür Liegegeld zu zahlen. Ist nur die Zahlung von Liegegeld im Vertrag vereinbart, gilt damit auch eine Überliegezeit als vereinbart.

(4) Die §§ 15 bis 18 gelten nur, wenn sich aus dem Vertrag, den örtlichen Vorschriften oder Gebräuchen des Ladehafens nichts anderes ergibt.

### § 15

#### Ladebereitschaftsmeldung und Vorbereitungszeit

(1) Der Verfrachter hat dem Befrachter zu melden, daß das Schiff ladebereit ist oder mit Ablauf der Vorbereitungszeit ladebereit sein wird. Diese Meldung kann erst gegeben werden, wenn sich das Schiff im Hafen oder auf dem üblichen Warteplatz befindet.

(2) Die Ladebereitschaftsmeldung ist innerhalb der ortsüblichen Geschäftszeit bei der vom Befrachter benannten Stelle vorzunehmen. Außerhalb der Geschäftszeit zugegangene Meldungen gelten als in der nächstfolgenden Geschäftsstunde zugegangen.

(3) Die Vorbereitungszeit dauert bis zum Beginn der ersten Schicht des Werktages, der auf den Zugang der Ladebereitschaftsmeldung folgt.

(4) Die Ladezeit beginnt mit dem Ablauf der Vorbereitungszeit, jedoch nicht früher, als das Schiff zur Einladung und Aufnahme der Ladung bereit ist.

(5) Der Verfrachter hat dem Befrachter den Schaden zu ersetzen, der daraus entsteht, daß das Schiff bis zum Ablauf der Vorbereitungszeit nicht ladebereit ist.

(6) Die Ladebereitschaftsmeldung gilt spätestens mit dem Beginn des Ladens durch den Befrachter als zugegangen.

(7) Beginnt das Laden bereits vor dem Ablauf der Vorbereitungszeit, ist die tatsächlich für das Laden verbrauchte Zeit auf den Ablauf der Ladezeit anzurechnen.

### § 16

#### Dauer der Ladezeit

(1) Ist die Dauer der Ladezeit nicht vereinbart, gelten für deren Berechnung die im Ladehafen üblichen Umschlagnormen. Sind solche für die Art der Ladung oder die Eigenart des Schiffes nicht vorhanden, sind Fristen zugrunde zu legen, die den technologischen Bedingungen des Hafens, des Schiffes und des Be- und Entladens entsprechen.

(2) Die Ladezeit wird in fortlaufender Zeitzählung nach Tagen, Stunden und Minuten berechnet. Sonntage, gesetzliche Feiertage und solche Zeiträume, die als arbeitsfreie Zeit des Hafens bekanntgemacht worden sind, werden nicht mitgezählt.

(3) Der Ablauf der Ladezeit wird gehemmt, wenn vom Schiff keine Ladung übernommen werden kann. Das gilt auch, wenn infolge von Witterungsbedingungen die im Frachtvertrag bezeichneten Güter nicht oder nur unter Beeinträchtigung ihrer Beschaffenheit übergeben werden können. Der Ablauf der Ladezeit wird nicht durch Behinderungen gehemmt, die die Bereitstellung der Güter im Hafen betreffen.

### § 17

#### Dauer der Überliegezeit

(1) Die Überliegezeit beginnt unmittelbar mit dem Ablauf der Ladezeit.

(2) Haben die Partner über die Dauer der Überliegezeit nichts vereinbart, so ist diese ebenso lang wie die Ladezeit. Sie läuft jedoch nicht ab, bevor der Verfrachter dem Befrachter in einer angemessenen Frist mitgeteilt hat, ab wann er nicht mehr auf die Ladung warten werde.

(3) Die Überliegezeit läuft einschließlich der Sonntage und gesetzlichen Feiertage und solcher Zeiträume, die als arbeitsfreie Zeit des Hafens bekanntgemacht worden sind, oder solcher Zeiträume, in denen dem Schiff die Güter nicht oder nur unter Beeinträchtigung ihrer Beschaffenheit übergeben werden können. Die Zeit, in der das Schiff zur Übernahme der Ladung nicht bereit ist, wird nicht gezählt.

### § 18

#### Liegegeld

(1) Das Liegegeld wird bei fehlender Vereinbarung nach dem im Ladehafen für ein Schiff gleicher Größe und Bauart und beim Transport von Ladungen dieser Art üblicherweise vereinbarten Liegegeld berechnet. Im Zweifel umfaßt das Liegegeld die Kosten für den Betrieb und den Aufenthalt des Schiffes.

(2) Der Verfrachter hat keine über das Liegegeld hinausgehenden Ansprüche wegen des Wartens auf die Ladung während der Überliegezeit.

#### Dritter Unterabschnitt

#### Bereitstellung und Abladung der Güter

### § 19

#### Bereitstellung der Güter

(1) Der Befrachter hat die Güter auf seine Kosten längs- und weits des Schiffes bereitzustellen, wenn sich aus dem Vertrag,

den örtlichen Vorschriften oder Gebräuchen des Ladehafens nichts anderes ergibt. Der Verfrachter trägt die Kosten für das Einladen.

(2) Sind die Güter im Vertrag näher bezeichnet, kann die Bereitstellung anderer Güter nur mit Zustimmung des Verfrachters erfolgen.

(3) Bei gattungsmäßig bestimmten Gütern darf durch die Bereitstellung von Ersatzgütern keine Schlechterstellung des Verfrachters eintreten.

#### § 20

##### Dokumentenübergabe

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter die für den Transport erforderlichen Dokumente rechtzeitig zu übergeben. Der Verfrachter kann die Güter wieder ausladen, wenn ihm unrichtige oder unvollständige Dokumente oder die Dokumente nicht oder nicht rechtzeitig übergeben werden und dadurch der termingerechte Beginn der Reise oder die Transportdurchführung unmöglich geworden ist. Er hat Anspruch auf Fehlfahrt gemäß § 53 und auf Erstattung der entstandenen Kosten. Er kann Ersatz des Schadens fordern, der aus der Verspätung des Reiseantritts entsteht, wenn einer der Zeitpunkte gemäß § 53 Abs. 1 durch das Wiederausladen überschritten wird.

(2) Hat der Verfrachter über einen der Zeitpunkte gemäß § 53 Abs. 1 hinaus auf die Übergabe der für den Transport erforderlichen Dokumente gewartet, kann er Ersatz des Schadens fordern, der aus der Verspätung des Reiseantritts entsteht.

(3) Stellt sich nach Antritt der Reise heraus, daß die Dokumente unrichtig oder unvollständig sind und wird dadurch die Transportdurchführung erheblich behindert oder unmöglich, gilt § 25 entsprechend.

#### § 21

##### Ablader

Ablader ist, wer dem Verfrachter die Güter als Befrachter oder als Beauftragter des Befrachters übergibt. Er behält das Verfügungsrecht über die eingeladenen Güter, bis er es rechtswirksam einem anderen übertragen hat.

#### § 22

##### Angaben über die Güter

(1) Der Ablader hat die Güter ordnungsgemäß zu kennzeichnen und dem Verfrachter die erforderlichen Angaben über die Güter zu machen.

(2) Die Ablader oder Befrachter haben dem Verfrachter und den Reiseinteressenten (z. B. Ladungsbeteiligte, Fahrgäste, Befrachter) den Schaden zu ersetzen, der aus ungenauen oder falschen Angaben über Merkzeichen, Anzahl, Menge oder Gewicht oder über Art und Beschaffenheit der Güter entstanden ist.

#### § 23

##### Rechte des Verfrachters bei gefährlichen Gütern

(1) Der Ablader hat gefährliche und solche Güter zu kennzeichnen, die eine besondere Behandlung nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften erfordern. Dem Verfrachter sind die notwendigen Angaben über die Eigenschaften und die Behandlung dieser Güter zu übergeben.

(2) Hat der Ablader seine Pflichten gemäß Abs. 1 nicht erfüllt, kann der Verfrachter Güter, durch die an Bord befindliche Personen, das Schiff oder die Ladung gefährdet werden können, ausladen, vernichten oder unschädlich machen. Der Verfrachter hat Anspruch auf die volle Fracht.

(3) Der Verfrachter kann gekennzeichnete gefährliche Güter, durch die an Bord befindliche Personen, das Schiff oder

die Ladung unmittelbar gefährdet werden, ausladen, vernichten oder unschädlich machen. Die Bestimmungen über die Große Haverei kommen zur Anwendung; der Verfrachter hat Anspruch auf Distanzfracht gemäß § 51.

(4) Die Verpflichtung anderer Personen zur Kennzeichnung der Güter nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften wird durch die Bestimmungen des Abs. 1 und des § 22 Abs. 1 nicht berührt.

#### § 24

##### Schadenersatz bei gefährlichen Gütern

Die Befrachter oder Ablader haben dem Verfrachter und den Reiseinteressenten den Schaden zu ersetzen, der aus der Eigenschaft der gefährlichen Güter entstanden ist, unabhängig davon, ob sie verantwortlich sind.

#### § 25

##### Verstoß gegen Rechtsvorschriften durch Ablader und Befrachter

(1) Die Ablader oder Befrachter haben dem Verfrachter und den Reiseinteressenten den Schaden zu ersetzen, der aus einem Verstoß gegen Rechtsvorschriften, insbesondere über das Verbot der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Konterbande oder anderer Güter, entstanden ist.

(2) Der Verfrachter kann solche Güter jederzeit in einem Hafen löschen; er hat Anspruch auf die volle Fracht.

#### § 26

##### Decksladung

Die Abladung der Güter an Deck bedarf der Zustimmung des Abladers, es sei denn, sie ist in Rechtsvorschriften vorgeschrieben, üblich oder ergibt sich aus der Art der Güter.

### Dritter Abschnitt

#### Ausstellung und Inhalt des Konnossements und der Empfangsbescheinigung

#### § 27

##### Konnossement

(1) Das Konnossement ist ein Warenpapier, in dem der Verfrachter den Empfang der Güter zum Transport bescheinigt. Durch das Konnossement verpflichtet sich der Verfrachter, die übernommenen Güter so, wie sie darin bezeichnet sind, zum Bestimmungshafen zu transportieren und sie nur an den abzuliefern, der das Konnossement vorlegt und nach dessen Inhalt zum Empfang legitimiert ist. Es kann als Namens-, Order- oder Inhaberwarenpapier ausgestellt werden. Die Berechtigung zur Ausstellung von Konnossementen bedarf keiner staatlichen Genehmigung.

(2) Die Rechtsbeziehungen zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter bestimmen sich nach dem Konnossement. Bedingungen des Seefrachtvertrages sind für den Empfänger bindend, wenn im Konnossement auf sie verwiesen wird.

(3) Für die Rechtsbeziehungen des Befrachters zum Verfrachter gilt das Konnossement neben dem Frachtvertrag nur, wenn der Befrachter zugleich legitimierter Empfänger der Güter ist.

(4) Unter den legitimierten Empfängern verschiedener Ausfertigungen des gleichen Konnossements geht derjenige vor, der das Konnossement von einem Berechtigten erworben hat.

#### § 28

##### Ausstellung des Konnossements

(1) Der Verfrachter hat nach Übernahme der Güter dem Ablader auf dessen Verlangen ein Konnossement in der geforderten Anzahl von Ausfertigungen auszustellen.

(2) Der Verfrachter hat im Konnossement nach Wahl des Abladers zu bescheinigen, daß er die Güter

- a) zum Transport übernommen hat (Übernahme-Konnossement),
- b) in ein von ihm bereitgestelltes Transportgefäß einge- laden hat (Land-Verlade-Konnossement) oder
- c) an Bord genommen hat (An-Bord-Konnossement).

(3) Der Ablader kann verlangen, daß auf dem Übernahme-Konnossement und auf dem Land-Verlade-Konnossement die Verladung der Güter nachträglich bestätigt wird.

(4) Dem Ablader kann eine vorläufige Bescheinigung über den Empfang der Güter ausgestellt werden. Sie ist dem Verfrachter gegen Übergabe des Konnossements zurückzugeben.

### § 29

#### Inhalt des Konnossements und Verantwortung für die Ausstellung

(1) Der Verfrachter ist verpflichtet, mindestens folgendes in das Konnossement aufzunehmen:

- a) Name des Schiffes, wenn der Transport mit einem bestimmten Schiff erfolgen soll;
- b) Name des Verfrachters; ist der Name des Verfrachters falsch, ungenau oder nicht angegeben, gilt der Reeder als Verfrachter;
- c) Art der Übernahme der Güter;
- d) Name des Abladers;
- e) Bestimmungshafen, wenn dieser nicht der Wahl des Abladers überlassen worden ist;
- f) Name des Empfängers;
- g) Kennzeichnung und Beschreibung der Güter nach
  1. Art,
  2. Merkzeichen,
  3. Anzahl, Gewicht oder Maß,
  4. äußerlich erkennbarer Beschaffenheit;
- h) Bestimmung über die Frachtzahlung;
- i) Zeit und Ort der Ausstellung;
- j) Anzahl der Ausfertigungen.

(2) Der Verfrachter kann vom Ablader die für die Ausstellung des Konnossements erforderlichen Angaben und Dokumente verlangen.

(3) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen. Es kann auch vom Kapitän und von jedem für den Verfrachter ständig tätigen oder besonders bevollmächtigten Vertreter unterzeichnet werden.

(4) Der Verfrachter ist dem legitimierten Konnossementsinhaber für die ordnungsgemäße und vollständige Ausstellung des Konnossements verantwortlich. Erfüllt er diese Pflicht nicht, hat er dem Konnossementsinhaber den Schaden zu ersetzen, der diesem dadurch entstanden ist, daß er auf die Richtigkeit der Angaben des Konnossements vertraut hat.

### § 30

#### Übernahme der Angaben des Abladers

(1) Der Verfrachter hat die Angaben gemäß § 29 Abs. 1 Buchst. g Ziffern 1 bis 3 so in das Konnossement zu übernehmen, wie sie der Ablader vor der Abladung schriftlich mitgeteilt hat.

(2) Diese Pflicht entfällt, wenn

- a) die Merkzeichen auf den Gütern oder auf deren Verpackung nicht klar erkennbar sind oder abzusehen ist, daß sie unter normalen Umständen bis zum Ende der Reise nicht erkennbar bleiben;

b) der Verfrachter den Umständen nach annehmen muß, daß die Angaben des Abladers ungenau sind, oder wenn der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, deren Richtigkeit zu prüfen;

c) der Verfrachter feststellt, daß die Angaben des Abladers falsch sind.

(3) Übernimmt der Verfrachter Angaben des Abladers, obgleich die Bedingungen gemäß Abs. 2 Buchstaben a und b vorliegen, so kann er einen begründeten Vermerk in das Konnossement aufnehmen. Bei Gütern, die dem Verfrachter in geschlossenen Behältnissen zum Transport übergeben werden, kann er den Vermerk „Inhalt unbekannt“ in das Konnossement aufnehmen.

### § 31

#### Vermutung der Richtigkeit des Konnossementsinhalts

(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so gelten seine Angaben bis zum Beweis des Gegenteils als richtig. Diese Vermutung bezieht sich nicht auf solche Angaben, die mit einem begründeten Vermerk gemäß § 30 Abs. 3 versehen sind.

(2) Besteht die Vermutung, daß die Angaben im Konnossement richtig sind, so kann der Verfrachter diese Angaben nicht widerlegen, wenn das Konnossement einem Dritten rechtswirksam übertragen wurde und dieser beim Erwerb über den Inhalt des Konnossements im guten Glauben war. Das gilt nicht für Angaben über den Wert der Güter.

### § 32

#### Lokal-Konnossement

(1) Werden bei einem Durchfrachtvertrag neben dem Durchkonnossement von den nachfolgenden Verfrachtern Konnossemente für ihre Transportleistung ausgestellt (Lokal-Konnossemente), ist darauf zu vermerken, daß ein Durchkonnossement ausgestellt worden ist. Der Auslieferungsanspruch des legitimierten Inhabers eines Durchkonnossements wird durch die Ausstellung eines Lokal-Konnossements nicht berührt.

(2) Der Abs. 1 gilt auch, wenn ein Teilbeförderungsdokument im kombinierten Transport ausgestellt worden ist.

### § 33

#### Empfangsbescheinigung

(1) Der Ablader kann vom Verfrachter an Stelle eines Konnossements eine Bescheinigung über den Empfang der Güter verlangen. Mit der Empfangsbescheinigung verpflichtet sich der Verfrachter zur Ablieferung der Güter an den in der Empfangsbescheinigung genannten Empfänger im Bestimmungshafen.

(2) Der Ablader behält das Verfügungsrecht über die Güter, bis diese den Bestimmungshafen erreicht haben, wenn er es nicht vorher schriftlich und vorbehaltlos dem Empfänger oder einem Dritten übertragen und den Verfrachter hiervon unterrichtet hat.

(3) Die Bestimmungen des § 29 Abs. 1 Buchstaben a, b, d bis i und Abs. 2 sowie der §§ 30 und 31 Abs. 1 finden Anwendung.

(4) Wird in der Empfangsbescheinigung auf Beförderungsbedingungen verwiesen, so gelten diese, wenn sie bekanntgegeben oder zugänglich gemacht worden sind.

### Vierter Abschnitt

#### Löschen und Ablieferung der Güter

### § 34

#### Löschen und Löschkosten

(1) Für die Bestimmung des Löschplatzes gilt § 13 entsprechend.

(2) Der Verfrachter hat die Güter auf seine Kosten auszuladen, wenn sich aus dem Vertrag, den örtlichen Vorschriften oder Gebräuchen des Lösshafens nichts anderes ergibt.

## § 35

**Ablieferung der Güter**

(1) Der Verfrachter hat die Güter so abzuliefern, wie er sie übernommen hat. Wurde ein Konnossement oder eine Empfangsbescheinigung ausgestellt, hat die Ablieferung nach den Angaben in diesen Dokumenten zu erfolgen.

(2) Der Verfrachter darf die Güter nur an den legitimierten Inhaber des Konnossemments gegen Vorlage einer Originalausfertigung des Konnossemments abliefern. Ist kein Konnossement ausgestellt, so darf der Verfrachter die Güter nur an den in der Empfangsbescheinigung Genannten oder an den durch den Ablader benannten Empfänger abliefern.

(3) Die Güter gelten als abgeliefert, wenn

- der Empfänger oder dessen Beauftragter Besitz erlangt hat,
- die Güter eingelagert worden sind oder
- durch Rechtsvorschriften oder Hafenvorschriften die Übergabe an ein zuständiges Organ oder an einen festgelegten Dritten zwingend vorgeschrieben ist und der Verfrachter diese Übergabe vorgenommen hat.

(4) Der Ablader, ein durch das Konnossement legitimierter Empfänger oder ein anderer Verfügungsberechtigter kann die Ablieferung der Güter

- am Ladeort, wenn das zulässig ist,
- an einem anderen zumutbaren Ort als dem Bestimmungshafen, soweit die Zustimmung des Verfrachters vorliegt, oder
- an einen anderen als den im Konnossement oder in der Empfangsbescheinigung benannten Empfänger

verlangen. Ist ein Konnossement ausgestellt, können diese Rechte nur gegen Vorlage aller Originalausfertigungen geltend gemacht werden.

## § 36

**Einlagerung der Güter**

(1) Der Verfrachter darf die Güter einlagern, wenn der Empfänger

- die Abnahme verweigert oder verzögert,
- gehindert ist, die Güter abzunehmen,
- nicht feststellbar ist

oder wenn im Vertrag, in örtlichen Vorschriften oder Gebräuchen des Lösshafens eine Einlagerung vorgesehen ist.

(2) Der Verfrachter hat die Güter einzulagern, wenn vor der Ablieferung mehrere legitimierte Inhaber Originalausfertigungen des Konnossemments vorlegen.

(3) Die Einlagerung ist im Namen und für Rechnung des Empfängers oder des Befrachters vorzunehmen. Empfänger — soweit feststellbar — und Befrachter sind über die Einlagerung unverzüglich zu informieren.

(4) Können die Güter nicht eingelagert werden, hat der Befrachter unverzüglich die erforderlichen Entscheidungen über den Verbleib der Güter zu treffen und die Kosten, insbesondere die Fracht für den Weiter- oder Rücktransport, zu zahlen. Trifft er die Entscheidungen nicht oder nicht rechtzeitig, kann der Verfrachter einen beliebigen Hafen wählen. Der Verfrachter kann Schadenersatz fordern.

## § 37

**Liegezeit und Überliegezeit bei Reisecharter**

(1) Die §§ 15 bis 18 gelten für das Löschen bei einer Reisecharter entsprechend.

(2) Hat sich der Empfänger zur Abnahme der Güter bereit erklärt, hat er das Liegegeld zu zahlen.

(3) Der Verfrachter hat Anspruch auf Liegegeld, wenn sich das Löschen durch Einlagerung der Güter oder aus sonstigen Gründen über die Überliegezeit hinaus verzögert. Ist eine Überliegezeit nicht vereinbart, hat er diesen Anspruch nach Ablauf der Löschezeit.

## § 38

**Schadenersatz bei Verspätung**

(1) Der Verfrachter kann Ersatz des Schadens fordern, der dadurch entsteht, daß das Löschen oder die Abnahme der Güter durch den Empfänger verzögert wird oder die Güter eingelagert werden und das Schiff deshalb länger als vorgesehen oder üblich im Lösshafen bleiben muß. Der Verfrachter kann mindestens das für ein Schiff gleicher Art und Größe oder das im Lösshafen übliche Liegegeld verlangen.

(2) Ist der Empfänger bei einer Reisecharter für die Verspätung über die vereinbarte Lösch- bzw. Überliegezeit hinaus verantwortlich, kann der Verfrachter Schadenersatz fordern.

**Fünfter Abschnitt****Frachtzahlung**

## § 39

**Fracht**

(1) Die Fracht wird zwischen den Partnern vereinbart; fehlt eine Vereinbarung, ist die am Abladeort zur Abladezeit übliche Fracht zu zahlen.

(2) Wird die Fracht nach Anzahl, Gewicht oder Maß der Güter berechnet, sind bei fehlender Vereinbarung Anzahl, Gewicht oder Maß der vom Verfrachter abgelieferten Güter für die Frachtberechnung maßgebend. Sind Anzahl, Gewicht oder Maß im Konnossement angegeben, ist diese Angabe für die Frachtberechnung maßgebend.

(3) Erreicht der Wert der Güter nicht die Höhe der Fracht, kann der Verfrachter deren Vorausbezahlung oder eine Sicherheitsleistung vor Antritt der Reise verlangen.

## § 40

**Pfandrecht des Verfrachters**

(1) Der Verfrachter hat wegen der Fracht, der Kosten, des Liegegeldes und des Schadenersatzes ein Pfandrecht an den Gütern.

(2) Das Pfandrecht besteht nur an Gütern, die noch nicht an den Empfänger abgeliefert worden sind, die zurückbehalten werden oder die eingelagert worden sind. Es kann nicht mehr geltend gemacht werden, wenn Sicherheit geleistet wurde.

(3) Die Verwertung der Pfandgegenstände erfolgt nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften.

## § 41

**Zahlung**

(1) Die Partner können vereinbaren, daß die Frachtzahlung durch den Empfänger der Güter erfolgen soll. Diese Vereinbarung ist im Konnossement oder in der Empfangsbescheinigung aufzunehmen. Nimmt der Empfänger die Güter ab oder hat er sich zur Abnahme bereit erklärt, hat er die Fracht, Kosten und das Liegegeld zu zahlen.

(2) Verweigert der Empfänger die Annahme oder kommt er seiner Zahlungspflicht nicht nach, kann der Verfrachter die Güter zurückbehalten und den Befrachter in Anspruch nehmen oder das Pfandrecht an den Gütern ausüben.

(3) Reicht bei der Pfandverwertung der Erlös zur Deckung der Fracht, der Kosten und des Liegegeldes nicht aus, kann der Verfrachter den fehlenden Betrag vom Befrachter verlangen.

(4) Hat der Empfänger die Güter abgenommen, ist der Rückgriff auf den Befrachter nicht möglich.

## Sechster Abschnitt

### Erfüllung des Vertrages

#### § 42

##### Grundsatz

Die Vertragspartner haben ihre Leistungen und Mitwirkungshandlungen ordnungsgemäß zu erfüllen.

#### § 43

##### Verpflichtungen des Verfrachters

(1) Der Verfrachter hat insbesondere den Transport ohne unnötige Verspätung auf dem vereinbarten oder geeigneten Reiseweg zum vorgesehenen Bestimmungshafen durchzuführen und während dieser Zeit ordnungsgemäß für die übernommene Ladung zu sorgen. Für die Wahl des Bestimmungshafens gilt § 12 Abs. 1 entsprechend.

(2) Vom Reiseweg darf nur abgewichen werden, wenn das zur Rettung von Leben und Eigentum auf See oder aus anderen gerechtfertigten Gründen erforderlich ist.

(3) Der Verfrachter hat dem Befrachter jede erhebliche Reiseverzögerung unverzüglich mitzuteilen.

#### § 44

##### Mitwirkungshandlungen

Die Befrachter, Ablader und Empfänger haben ihre Mitwirkungshandlungen rechtzeitig und ordnungsgemäß zu erbringen.

#### § 45

##### Umladung

Beim Raumfrachtvertrag ist der Transport ohne Umladung durchzuführen, wenn der Befrachter und der Konnossementsinhaber oder ein anderer Verfügungsberechtigter keine Zustimmung zur Umladung der Güter erteilt haben. Einer Zustimmung bedarf es nicht, wenn die Umladung zur Fortsetzung der Reise erforderlich ist oder wenn ein Notfall vorliegt.

#### § 46

##### Abweichungen vom Bestimmungshafen

(1) Der Verfrachter kann die Güter im nächsten geeigneten sicheren Hafen löschen, wenn der Befrachter einen unsicheren Hafen gewählt hat, den Hafen nicht oder nicht rechtzeitig benannt hat oder der Bestimmungshafen durch Umstände nicht angelaufen werden kann, für die der Befrachter verantwortlich ist. Der Verfrachter kann den Ersatz des daraus entstandenen Schadens fordern.

(2) Der Verfrachter hat bei Wahrung der Interessen des Befrachters und des Konnossementsinhabers oder eines anderen Verfügungsberechtigten im nächsten geeigneten sicheren Hafen die Güter zu löschen, wenn der Bestimmungshafen durch Umstände nicht angelaufen werden kann, für die weder Verfrachter noch Befrachter verantwortlich sind.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 hat der Verfrachter den Befrachter und den Konnossementsinhaber oder Verfügungsberechtigten unverzüglich zu informieren.

(4) Kann der Bestimmungshafen nur vorübergehend nicht angelaufen werden, kann der Befrachter verlangen, daß das Schiff an einem sicheren Ort wartet, wenn das für den Verfrachter zumutbar ist. Der Verfrachter hat Anspruch auf Ersatz der dadurch entstandenen Kosten. Bei einer Reisecharter gelten die Bestimmungen über die Liege- und Überliegezeit.

## Siebenter Abschnitt

### Vorzeltige Beendigung des Vertrages

#### § 47

##### Unmöglichkeit der Leistung

(1) Der Vertrag tritt außer Kraft, wenn dem Verfrachter die Erfüllung der Leistung unmöglich geworden ist.

(2) Die Leistung ist insbesondere unmöglich, wenn das Schiff oder die Güter verlorengehen, keine Güter abgeladen werden oder Naturereignisse oder staatliche Maßnahmen die Durchführung des Transports verhindern.

(3) Beim Güterfrachtvertrag im Liniendienst wird die Erfüllung der Leistung nicht unmöglich, wenn nur das Schiff verlorengegangen ist. Bei der Zeitcharter wird die Leistung nicht unmöglich, wenn nur die Güter verlorengegangen sind.

#### § 48

##### Vorübergehende Unmöglichkeit

Ist die Leistung insbesondere durch Naturereignisse, staatliche Maßnahmen oder andere Reisehindernisse vorübergehend unmöglich geworden, kann jeder Partner vom Vertrag zurücktreten, wenn es für ihn unzumutbar ist, auf den Wegfall der vorübergehenden Unmöglichkeit zu warten.

#### § 49

##### Pflichten des Verfrachters

##### nach vorzeitiger Beendigung des Vertrages

Der Verfrachter hat auch nach Außerkräfttreten des Vertrages oder bei Rücktritt für die Ladung zu sorgen. Insbesondere hat er im Namen und für Rechnung des Befrachters für den Weitertransport der Güter zu sorgen, wenn der Befrachter und der Konnossementsinhaber oder ein anderer Verfügungsberechtigter nichts anderes angewiesen haben.

#### § 50

##### Wiederausladen der Güter

Der Befrachter hat die im Zusammenhang mit der Wiederausladung entstandenen Kosten zu zahlen, wenn bei vorzeitiger Beendigung des Vertrages bereits Güter abgeladen worden sind.

#### § 51

##### Distanzfracht

(1) Bei vorzeitiger Beendigung des Vertrages ist Distanzfracht zu zahlen, wenn die Güter nicht verlorengegangen sind und der Befrachter aus dem Teiltransport einen Nutzen hatte.

(2) Distanzfracht ist der Teil der Fracht von der Gesamtfracht, der auf den bereits zurückgelegten Teil der Reise entfällt. Der Anspruch auf Distanzfracht wird durch den Wert der noch vorhandenen Güter begrenzt. Bei der Berechnung der Distanzfracht ist auch das Verhältnis der Kosten, der Zeit und der Gefahren, die mit dem zurückgelegten Teil der Reise zusammenhängen, zu denen der ganzen Reise zu berücksichtigen.

## § 52

**Fracht für verlorengegangene Güter**

(1) Für Güter, die während des Transports verlorengegangen sind, ist keine Fracht zu zahlen; bereits im voraus gezahlte Fracht ist zurückzuzahlen.

(2) Ist die Fracht unabhängig von der Menge der Güter vereinbart worden, ist bei Verlust eines Teiles der Güter der verhältnismäßige Teil der Fracht zu zahlen.

(3) Die volle Fracht ist für den Transport solcher Güter zu zahlen, die auf Grund ihrer Beschaffenheit verlorengegangen sind, wenn die Fracht nicht ausdrücklich nach Anzahl, Gewicht oder Maß der abgeforderten Güter bezahnt werden soll. Das gilt auch für Tiere, die während der Reise verendet sind.

(4) Muß der Verfrachter für den Verlust von Gütern Schadensersatz leisten, kann er die vom Befrachter gegebenenfalls gesparte Fracht von der Ersatzsumme abziehen.

## § 53

**Fehlfracht bei Nichtabladung**

(1) Der Verfrachter hat Anspruch auf Fehlfracht in Höhe der vollen Fracht, wenn bis zum Ablauf der Wartezeit oder bis zum Schluß der Güterannahme oder einem angemessenen Zeitpunkt vor Abgang des Schiffes keine Güter abgeladen worden sind.

(2) Bei einer Reisecharter über das ganze Schiff hat der Verfrachter Anspruch auf Fehlfracht in Höhe der halben Fracht.

(3) Der Verfrachter kann eine spätere Annahme der Ladung verweigern und die Reise antreten, wenn einer der Zeitpunkte gemäß Abs. 1 überschritten worden ist.

## § 54

**Rechtsfolgen bei unvollständiger Abladung**

(1) Der Verfrachter braucht auf die vollständige Abladung nicht zu warten, wenn die Güter bis zu einem der Zeitpunkte gemäß § 53 Abs. 1 nur zum Teil abgeladen worden sind. Er hat Anspruch auf Fehlfracht in Höhe der vollen Fracht für den nichtbereitgestellten Teil der Ladung und auf den Ersatz der Kosten, die ihm aus der unvollständigen Abladung entstehen.

(2) Der Verfrachter kann die Reise antreten und seine Rechte gemäß Abs. 1 auch dann geltend machen, wenn der Befrachter vor einem der Zeitpunkte gemäß § 53 Abs. 1 erklärt, daß er mehr als die schon abgeladenen Güter nicht bereitstellen werde.

(3) Bei einer Reisecharter über ein ganzes Schiff kann der Befrachter die Abreise vor dem Ablauf der Wartezeit verlangen.

(4) Hat der Verfrachter über einen der Zeitpunkte gemäß § 53 Abs. 1 hinaus auf die Abladung der Güter gewartet, kann er den Ersatz des Schadens fordern, der aus der Verspätung des Reiseantritts entsteht.

## § 55

**Kündigung durch den Befrachter**

(1) Der Befrachter kann den Güterfrachtvertrag, die Reisecharter und den Durchfrachtvertrag bis zur Beendigung der Reise gegen Zahlung von Fehlfracht in Höhe der vollen Fracht kündigen. Güterfrachtvertrag, Reisecharter für einen Teil des Schiffes und Durchfrachtvertrag können nur gekündigt werden, wenn keine

— erhebliche Reiseverzögerung,

— Gefahr für das Schiff oder die Ladung oder

— sonstige erhebliche Interessenbeeinträchtigung des Verfrachters eintritt.

(2) Der Befrachter hat bei einer Reisecharter über mehrere Reisen für die erste Reise die volle Fracht und für die übrigen Reisen die Hälfte der Fracht als Fehlfracht zu zahlen.

(3) Wird eine Reisecharter über das ganze Schiff vor Ablauf der Wartezeit gekündigt, hat der Verfrachter Anspruch auf Fehlfracht in Höhe der halben Fracht.

(4) Der Befrachter hat bei Wiederausladung alle dem Verfrachter dadurch entstandenen Kosten zu erstatten.

(5) Ist ein Konnossement oder ein anderes Dokument, das die Pflicht zur Ablieferung der Güter im Bestimmungshafen begründet, ausgestellt, kann der Befrachter den Vertrag nur mit Zustimmung des Konnossementsinhabers oder eines anderen Verfügungsberechtigten kündigen.

## § 56

**Ersatzladung**

(1) Der Verfrachter hat sich bei Nichtabladung, unvollständiger Abladung oder Kündigung um Ersatzladung zu bemühen. Erfüllt er diese Pflicht nicht, vermindert sich sein Anspruch auf Fehlfracht in Höhe der vollen Fracht um die Hälfte.

(2) Nimmt der Verfrachter bei Nichtabladung, bei unvollständiger Abladung oder Kündigung Ersatzladung an, vermindert sich sein Anspruch auf Fehlfracht in Höhe der vollen Fracht um die Höhe der Fracht für die Ersatzladung.

(3) Die Absätze 1 und 2 finden bei einer Reisecharter über ein ganzes Schiff keine Anwendung.

**Achter Abschnitt****Materielle Verantwortlichkeit für Vertragsverletzungen****Erster Unterabschnitt****Allgemeine Bestimmungen**

## § 57

**Grundsatz**

(1) Verletzt ein Partner seine Pflichten, treten die vorgesehenen Rechtsfolgen ein.

(2) Schadenersatz ist in den vorgesehenen Fällen nur zu leisten, wenn der Partner für die Vertragsverletzung verantwortlich ist.

(3) Verantwortlich ist nicht, wer nachweist, daß er und die von ihm eingesetzten Personen alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise gefordert werden konnten, um die Vertragsverletzung abzuwenden.

(4) Eingesetzte Personen gemäß Abs. 3 sind Personen und Betriebe, die zur Erfüllung der vertraglichen Pflichten eingesetzt werden, unabhängig davon, in welcher Rechtsbeziehung sie zu dem Vertragspartner stehen, der sie eingesetzt hat.

## § 58

**Nichterfüllung oder nicht ordnungsgemäße Erfüllung des Vertrages durch den Verfrachter**

(1) Hat der Verfrachter seine vertraglichen Pflichten nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt, hat er den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen.

(2) Nichterfüllung gemäß Abs. 1 liegt auch vor, wenn der Vertrag wegen Unmöglichkeit der Leistung oder durch Rück-

tritt des Befrachters in den im Gesetz vorgesehenen Fällen vorzeitig beendet wurde und der Verfrachter für die Umstände, die die Unmöglichkeit der Leistung oder den Rücktritt herbeigeführt haben, verantwortlich ist.

#### § 59

##### Nicht termingerechte Leistung durch den Verfrachter

Wenn der Verfrachter seine Leistung verspätet erfüllt und dadurch ein anderer Schaden als die Beschädigung oder der Verlust von Gütern entstanden ist, hat er diesen Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist auf den Betrag der Fracht beschränkt. Die Vorschriften der §§ 61 bis 64, 68 und 70 gelten entsprechend.

#### § 60

##### Anwendung der Vorschriften über die materielle Verantwortlichkeit auf andere Rechtsverhältnisse

Die Vorschriften der §§ 57 und 58 Abs. 1 gelten auch für das Dritte bis Fünfte und das Neunte Kapitel.

#### Zweiter Unterabschnitt

##### Materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters für Schäden an den Gütern

#### § 61

##### Grundsatz der materiellen Verantwortlichkeit

- (1) Der Verfrachter ist für die Güter von der Übernahme bis zur Ablieferung verantwortlich. Er hat Schadenersatz zu leisten, wenn die Güter während dieser Zeit beschädigt werden oder verlorengehen.
- (2) Zusätzlich zu den Umständen, die gemäß § 57 Abs. 3 von der Verantwortlichkeit befreien, ist der Verfrachter auch dann nicht schadenersatzpflichtig, wenn die Beschädigung oder der Verlust der Güter auf das Verhalten der vom Verfrachter eingesetzten Personen bei der Führung oder sonstigen Bedienung des Schiffes zurückzuführen oder durch Feuer entstanden ist, das durch diese Personen herbeigeführt wurde. Zur Bedienung des Schiffes gehören nicht solche Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden müssen.
- (3) Der Abs. 2 und die §§ 62 bis 70 gelten für alle Ansprüche gegen den Verfrachter aus der Beschädigung oder dem Verlust der Güter, unabhängig davon, ob die Ansprüche mit der vertraglichen oder außervertraglichen materiellen Verantwortlichkeit begründet werden.

#### § 62

##### Ausschluß der materiellen Verantwortlichkeit

- (1) Der Verfrachter braucht keinen Ersatz für die Beschädigung oder den Verlust von Gütern leisten, die entstehen aus
  - a) Gefahren oder Unfällen auf See oder anderen schiffbaren Gewässern,
  - b) Naturereignissen,
  - c) kriegerischen und kriegsähnlichen Ereignissen,
  - d) Behinderung durch staatliche Maßnahmen, gerichtlicher Beschlagnahme oder Quarantänebeschränkungen,
  - e) Streik sowie Aussperrungen oder sonstigen Arbeitsbehinderungen,
  - f) Handlungen und Unterlassungen des Abladers, Befrachters oder Eigentümers der Güter, ihrer Vertreter oder anderer von ihnen eingesetzter Personen,
  - g) der Rettung oder dem Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum auf See,

h) Schwund an Raumgehalt oder Gewicht sowie aus verborgenen Mängeln oder der Beschaffenheit der Güter,

- 1) Unzulänglichkeit der Verpackung oder Unzulänglichkeit oder Ungenauigkeit der Merkzeichen.
- (2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen aus einer der Ursachen gemäß Abs. 1 entstehen konnte, wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist.
- (3) Die Befreiung von der materiellen Verantwortlichkeit tritt nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Verfrachter verantwortlich ist.
- (4) Der Verfrachter braucht keinen Schadenersatz zu leisten, wenn der Befrachter oder Ablader Art und Beschaffenheit der Güter im Konnossement falsch angegeben hat und dadurch die Entstehung des Schadens beeinflusst worden ist.

#### § 63

##### Schadensanzeige

- (1) Der Empfänger hat dem Verfrachter schriftlich die Beschädigung oder den Verlust mit genauer Beschreibung spätestens bei Ablieferung der Güter anzuzeigen, wenn nicht vor oder bei der Ablieferung eine gemeinsame Besichtigung stattfindet und in einem Besichtigungsbericht die Schäden bezeichnet sind.
- (2) Verfrachter oder Empfänger können zur gemeinsamen Besichtigung innerhalb einer angemessenen Frist auffordern. Nimmt der Aufgeforderte an der Besichtigung nicht teil, obwohl er dazu Gelegenheit gehabt hätte, wird vermutet, daß die Besichtigungsergebnisse des anderen richtig sind.
- (3) War die Beschädigung oder der Verlust an den Gütern bei deren Ablieferung äußerlich nicht erkennbar, genügt es, wenn die Anzeige spätestens 3 Tage nach der Ablieferung abgesandt wird.
- (4) Wenn die Beschädigung oder der Verlust nicht gemäß den Absätzen 1 bis 3 angezeigt oder festgestellt worden ist, wird vermutet, daß der Verfrachter die Güter so abgeliefert hat, wie das im Konnossement oder in der Empfangsbescheinigung angegeben ist.
- (5) Der Verfrachter oder der Empfänger haben sich gegenseitig vor und nach der Ablieferung die Möglichkeit einzuräumen, die Güter zu besichtigen.
- (6) Die Kosten einer Besichtigung trägt, wer diese verlangt hat. Ist der Verfrachter zum Schadenersatz verpflichtet, trägt er die Kosten der Besichtigung.

#### § 64

##### Ausschlußfrist

- (1) Die Schadenersatzpflicht des Verfrachters ist ausgeschlossen, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Ablieferung der Güter oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten abgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird. Diese Frist kann nach Entstehen des Anspruches durch Vereinbarung der Beteiligten verlängert werden.
- (2) Wer einen Anspruch auf Schadenersatz befriedigt, ist auch nach Ablauf der Frist gemäß Abs. 1 zu einer Regreßklage berechtigt, wenn diese innerhalb von 3 Monaten erhoben wird, nachdem der Anspruch befriedigt oder er selbst verklagt worden ist.

#### § 65

##### Beschränkung der Haftung auf den Wert der Güter

- (1) Der Verfrachter hat bis zur Höhe des Wertes der Güter, den sie am Bestimmungsort zum Zeitpunkt der vertraglich vorgegebenen Ankunft des Schiffes besessen hätten, Schadenersatz zu leisten.

(2) Der Wert der Güter gemäß Abs. 1 ergibt sich aus dem Wert gemäß Lieferrechnung, wenn dieser fehlt, aus dem Marktpreis am Bestimmungsort, wenn aus dieser fehlt, aus dem normalen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit oder aus dem Börsenpreis. Davon sind abzuziehen die infolge des Schadens gegebenenfalls ersparten Zollgebühren oder sonstigen Kosten und der verbliebene Wert der beschädigten Güter. Der Wert der beschädigten Güter bestimmt sich nach dem geschätzten oder dem erzielten Verkaufspreis.

#### § 66

##### Beschränkung der Haftung auf einen bestimmten Betrag

Die Haftung des Verfrachters für die Beschädigung und den Verlust von Gütern ist auf einen Betrag von

- 2 800 M je Packung oder Einheit oder
- 10 M je kg Bruttomasse der beschädigten oder verloren-  
gegangenen Güter

beschränkt. Der jeweils höhere Betrag kommt zur Anwendung. Die Beschränkung gilt nicht, wenn der Ablader den Wert der Güter bei ihrer Übergabe an den Verfrachter angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist.

#### § 67

##### Güter in Transportbehältnissen

(1) Werden Güter in einem Container oder in einem anderen Transportbehältnis transportiert, wird die Anzahl der im Konnossement oder in der Empfangsbescheinigung als in das Transportgefäß verpackt aufgeführten Packungen oder Einheiten der Errechnung des Haftungsumfanges des Verfrachters gemäß § 66 zugrunde gelegt. Ist die Anzahl der Packungen oder Einheiten nicht in dieser Weise im Konnossement oder in der Empfangsbescheinigung aufgeführt, gelten alle Güter im Transportbehältnis als eine Packung oder eine Einheit.

(2) Wenn der Verfrachter die Güter in von ihm eingesetzte Transportbehältnisse verpackt, beginnt seine zwingende materielle Verantwortlichkeit für Beschädigung und Verlust gemäß § 72 Abs. 1 mit dem Verpacken.

#### § 68

##### Verantwortlichkeitsbefreiung und Haftungsbeschränkung der vom Verfrachter eingesetzten Personen

Angestellte des Verfrachters oder Reeders sowie der Betriebe und Personen, die bei ihrer Tätigkeit der Weisungs- und Kontrollbefugnis des Verfrachters und seiner Vertreter unterliegen, können sich bei Ansprüchen aus Verlust oder Beschädigung von Gütern auf die gleichen Gründe für die Verantwortlichkeitsbefreiung und auf die Haftungsbeschränkung wie der Verfrachter berufen.

#### § 69

##### Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus demselben Ereignis

Der Schadenersatz, der vom Verfrachter und von den Personen gemäß § 69 für Verlust und Beschädigung aus einem Schadenfall zu leisten ist, darf insgesamt die Haftungshöchstgrenzen nicht überschreiten.

#### § 70

##### Ausschluß der Haftungsbeschränkung

(1) Der Verfrachter kann sich auf die §§ 65 und 66 nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eigene

Handlungen vorsätzlich oder rücksichtslos und im Bewußtsein der Tatsache, daß daraus ein Schaden entstehen könnte, herbeigeführt wurde.

(2) Das gilt auch für die Personen gemäß § 68.

#### § 71

##### Verantwortlichkeit für Schäden an Transportbehältnissen

Die Bestimmungen über die materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters für Beschädigung und Verlust von Gütern gelten auch für die Beschädigung und den Verlust von Containern oder ähnlichen Transportbehältnissen.

##### Unzulässigkeit abweichender Vereinbarungen

#### § 72

(1) Ist ein Konnossement oder eine Empfangsbescheinigung ausgestellt, ist es unzulässig,

- a) die Verpflichtungen des Verfrachters und seine materielle Verantwortlichkeit gemäß § 57, soweit sie sich auf die nachfolgenden Bestimmungen beziehen, sowie gemäß den §§ 9, 29, 31, 35 Abs. 1, 59 und 61 bis 71 im voraus aufzuheben oder zu beschränken;
- b) Vereinbarungen, durch die dem Verfrachter der Anspruch auf Versicherungsleistungen abgetreten wird, oder ähnliche Vereinbarungen abzuschließen.

(2) Für Konnossemente, die auf Grund eines Raumfrachtvertrages ausgestellt werden, gilt Abs. 1 nur, wenn sie an einen Dritten begeben werden.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Vereinbarungen über die Erweiterung der materiellen Verantwortlichkeit des Verfrachters, wenn diese in das Konnossement oder in die Empfangsbescheinigung aufgenommen worden sind.

(4) Die Absätze 1 und 2 gelten für alle Rechtsverhältnisse aus Transportleistungen, die in einem Hafen der Deutschen Demokratischen Republik beginnen oder hier beendet werden, sowie für Rechtsverhältnisse aus Konnossementen oder Empfangsbescheinigungen, die in der Deutschen Demokratischen Republik ausgestellt worden sind. Ist nach den Grundsätzen der Rechtsanwendung oder auf Grund von Vereinbarungen der Partner auf diese Rechtsverhältnisse ausländisches Recht anzuwenden, bezieht sich die Unzulässigkeit der Aufhebung oder der Beschränkung der materiellen Verantwortlichkeit des Verfrachters gemäß den Absätzen 1 und 2 auf die entsprechenden Vorschriften über die materielle Verantwortlichkeit in dieser Rechtsordnung.

#### § 73

Die Bestimmungen des § 72 Absätze 1 und 2 gelten nicht für Vereinbarungen über

1. die Große Haverei,
2. die materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters für die Güter in der Zeit vor dem Einladen und nach dem Ausladen,
3. den Transport lebender Tiere und von Gütern, die im Konnossement als Decksladung bezeichnet und tatsächlich so transportiert worden sind; es sei denn, es handelt sich um Güter oder Transportbehältnisse, deren Transport an Deck vorgeschrieben, üblich ist oder sich aus der Art der Güter ergibt,
4. außergewöhnliche Transporte im nichtregelmäßigen Verkehr, bei denen wegen der Art der Güter und der besonderen Umstände des Transports eine besondere Bestimmung im Konnossement oder in der Empfangsbescheinigung aufgenommen worden ist.

## Dritter Unterabschnitt

**Besondere Bestimmungen über den Durchfrachtverkehr  
und den Vertrag über den kombinierten Transport  
Materielle Verantwortlichkeit im Durchfrachtverkehr**

## § 74

Der Verfrachter ist dem legitimierten Inhaber eines Durchkonnossements für die Güter von der Übernahme bis zur Ablieferung im Bestimmungshafen verantwortlich. Er hat Schadenersatz zu leisten, wenn die Güter während dieser Zeit beschädigt worden oder verlorengegangen sind. Vereinbarungen, durch die der Verfrachter seine Schadenersatzpflicht auf seine Transportleistung beschränkt, sind unzulässig.

## § 75

(1) Stellen mehrere Verfrachter gemeinsam auf Grund eines Durchfrachtvertrages ein Durchkonnossement aus, sind sie für Schäden gesamtschuldnerisch verantwortlich.

(2) In einem Durchkonnossement gemäß Abs. 1 kann vereinbart werden, daß jeder Verfrachter nur die Schäden zu ersetzen hat, die bis zur Übergabe der Güter an den nachfolgenden Verfrachter entstanden sind. Kann in diesem Fall der in Anspruch genommene Verfrachter nicht nachweisen, daß die Schäden nicht während seiner Transportleistung eingetreten sind, hat er dem legitimierten Inhaber des Durchkonnossements den entstandenen Schaden zu ersetzen.

## § 76

(1) Hat ein Verfrachter aus einem Durchkonnossement Schadenersatz geleistet, steht ihm der Rückgriff gegen den zu, bei dessen Transportleistung der Schaden eingetreten ist.

(2) Kann nicht ermittelt werden, bei welcher Transportleistung der Schaden entstanden ist, haben die Verfrachter den Schaden entsprechend ihrem Anteil an der Fracht zu ersetzen. Das gilt nicht für Verfrachter, die beweisen können, daß der Schaden nicht während ihrer Transportleistung eingetreten ist.

**Materielle Verantwortlichkeit im kombinierten Transport**

## § 77

(1) Der Gesamtbeförderer ist dem legitimierten Inhaber eines Gesamtbeförderungsdokuments für die Güter von der Übernahme bis zur Ablieferung am Bestimmungsort verantwortlich. Er hat Schadenersatz zu leisten, wenn die Güter während dieser Zeit beschädigt worden oder verlorengegangen sind. Vereinbarungen, durch die der Gesamtbeförderer seine Schadenersatzpflicht auf eine Transport- oder Teilleistung beschränkt, sind unzulässig.

(2) Der Gesamtbeförderer ist nach den Rechtsvorschriften materiell verantwortlich, die für die Transportleistungen gelten, bei denen der Schaden eingetreten ist. Kann nicht ermittelt werden, bei welcher Transport- oder Teilleistung der Schaden entstanden ist, finden Seerechtsvorschriften Anwendung.

## § 78

(1) Hat der Gesamtbeförderer Schadenersatz geleistet, steht ihm der Rückgriff gegen den zu, bei dessen Transportleistung der Schaden eingetreten ist.

(2) Kann nicht ermittelt werden, bei welcher Transportleistung der Schaden eingetreten ist, haben die Beteiligten den Schaden nach dem Verhältnis ihrer Anteile an dem Gesamttransportentgelt zu ersetzen. Das gilt nicht für Beteiligte, die beweisen können, daß der Schaden nicht bei Erfüllung ihrer Leistungen entstanden ist.

## Neunter Abschnitt

**Besondere Bestimmungen über die Zeitcharter**

## § 79

## Vertragspflichten

(1) Durch die Zeitcharter wird der Verfrachter verpflichtet, dem Befrachter für einen bestimmten Zeitraum ein dem Vertragszweck entsprechendes see- und ladungstüchtiges Schiff bereitzustellen und damit den Transport von Gütern oder andere vereinbarte Leistungen durchzuführen. Der Zeitraum kann durch eine Frist oder die Anzahl der Reisen bestimmt werden. Der Befrachter hat eine nach Zeitabschnitten bestimmte Fracht zu zahlen.

(2) Der Befrachter darf den vertraglich vorgesehenen Schiffsraum und die Schiffsanlagen nur für den Vertragszweck in Anspruch nehmen. Der Verfrachter darf diesen Schiffsraum ohne Zustimmung des Befrachters nicht verwenden.

## § 80

## Vertragsgemäßer Zustand des Schiffes

(1) Der Verfrachter hat das Schiff während des Vertragszeitraumes im vertragsgemäßen Zustand zu erhalten und zu Beginn eines jeden Reiseabschnittes die Seetüchtigkeit und Ladungstüchtigkeit zu gewährleisten.

(2) Ist das Schiff vorübergehend nicht im vertragsgemäßen Zustand oder ist die Seetüchtigkeit oder Ladungstüchtigkeit gemäß Abs. 1 nicht gegeben, hat der Verfrachter unverzüglich den vertragsgemäßen Zustand und die Seetüchtigkeit sowie die Ladungstüchtigkeit herzustellen. Der Befrachter braucht für diese Zeit keine Fracht zu zahlen. Der Verfrachter hat dem Befrachter den entstandenen Schaden zu ersetzen.

(3) Wenn der vertragsgemäße Zustand des Schiffes nicht wiederhergestellt werden kann, endet die Pflicht zur Frachtzahlung mit dem Tag, an dem das Schiff nicht mehr einsatzfähig gewesen ist.

(4) Hat der Befrachter den mangelhaften Zustand des Schiffes verursacht, wird er von der Zahlung der Fracht nicht befreit. Er hat dem Verfrachter den entstandenen Schaden zu ersetzen. Das gilt auch, wenn der Zustand des Schiffes durch die Beschaffenheit der Güter beeinträchtigt worden ist.

## § 81

## Schiffsverlust

(1) Ist das Schiff verlorengegangen, endet die Pflicht zur Zahlung der Fracht mit dem Tag des Verlustes des Schiffes oder — wenn dieser nicht feststellbar ist — mit dem Tag seiner letzten Meldung.

(2) Hat der Befrachter den Verlust des Schiffes verursacht, wird er von der Zahlung der Fracht nicht befreit. Der Befrachter hat dem Verfrachter den entstandenen Schaden zu ersetzen.

## § 82

**Weisungen des Befrachters und seine Vertretung  
durch den Kapitän**

(1) Der Befrachter kann dem Kapitän hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwendung des Schiffes Weisungen erteilen. Diese Weisungen dürfen den Vertragsbestimmungen nicht widersprechen.

(2) Der Kapitän ist bei der Wahrnehmung aller sich aus der wirtschaftlichen Verwendung des Schiffes ergebenden Rechte und Pflichten des Befrachters dessen Vertreter. Rechtshandlungen, die der Kapitän in diesem Umfang vornimmt, wirken für und gegen den Befrachter.

(3) Soweit der Kapitän bei Vornahme einer Rechtshandlung nicht ausdrücklich erklärt, im Namen des Befrachters zu handeln, haben der Verfrachter und der Reeder für Folgen aus dieser Rechtshandlung gesamtschuldnerisch mit dem Befrachter einzustehen. Für die Zeichnung von Konnossementen gelten die Bestimmungen des § 29 Abs. 3.

### § 83

#### Ansprüche des Befrachters bei Rettungsleistungen

Werden mit dem Schiff während des Vertragszeitraumes erfolgreich Maßnahmen zur Rettung aus Seenot unternommen, haben Befrachter und Reeder Anspruch auf Ersatz ihrer dadurch entstandenen Kosten und Schäden. Dem Befrachter steht ein angemessener Teil des Rettungslohnes zu, der nach Abzug aller Kosten und Schäden verbleibt.

### § 84

#### Beendigung der Zeitcharter

(1) Der Befrachter hat nach Ablauf des Vertrages die Verwendung des Schiffes einzustellen. Ist für die Zeitcharter ein Zeitraum vereinbart, kann dieser unter Beachtung der Umstände der Reisen unter- oder überschritten werden. Das gilt nicht, wenn für die Beendigung bereits ein bestimmter Zeitpunkt vereinbart wurde.

(2) Der Vertragszeitraum verlängert sich nicht um die Zeit, während der das Schiff nicht im vertragsgemäßen Zustand war.

## Drittes Kapitel

### Schiffsmiete und Schiffsleasing

#### Erster Abschnitt

##### Schiffsmietvertrag

### § 85

#### Inhalt des Vertrages

(1) Durch den Schiffsmietvertrag verpflichtet sich der Vermieter, dem Mieter ein unbesetztes Schiff zum vertragsgemäßen Gebrauch zu überlassen; der Mieter verpflichtet sich, das vereinbarte Entgelt zu zahlen. Das Schiff und seine Ausrüstung müssen den üblichen Anforderungen entsprechen. Der Vermieter hat das Schiff am vereinbarten Ort und für den vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung zu stellen.

(2) Der Mieter hat das Schiff und die Ausrüstung nach Ablauf der Mietzeit an dem vereinbarten Ort mit der gleichen Schiffsklasse und im gleichen Zustand, wie bei der Übergabe, unter Berücksichtigung der normalen Abnutzung, zurückzugeben.

(3) Der Mieter hat das Schiff und die Ausrüstung Instand zu halten.

(4) Schiffsmietverträge bedürfen der Schriftform.

(5) Die Weitervermietung bedarf der Zustimmung des Vermieters.

### § 86

#### Beseitigung von Schäden

(1) Der Mieter hat den Vermieter über Schäden zu informieren und die Beseitigung der Schäden zu veranlassen. Der Vermieter kann sich die Zustimmung zur Beseitigung bestimmter Schäden oder die Veranlassung zur Schadenbeseitigung vorbehalten.

(2) Der Vermieter hat die Kosten der Beseitigung von Schäden zu zahlen, soweit nicht der Mieter für die Verursachung des Schadens verantwortlich ist.

(3) Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.

(4) Kann das Schiff auf Grund von Mängeln, für die der Mieter nicht verantwortlich ist, für mehr als 48 Stunden nicht vertragsgemäß genutzt werden, braucht er für diese Zeit kein Entgelt zu zahlen.

## Zweiter Abschnitt

### Schiffsleasingvertrag

### § 87

#### Inhalt des Vertrages

(1) Durch den Schiffsleasingvertrag verpflichtet sich der Leasinggeber, dem Leasingnehmer ein unbesetztes Schiff zum zeitweiligen Gebrauch zu überlassen und nach Ablauf dieses Zeitraumes dem Leasingnehmer das Eigentum am Schiff zu übertragen. Der Leasingnehmer verpflichtet sich, die vereinbarten Leasingraten zu zahlen.

(2) Das Schiff und seine Ausrüstung müssen den üblichen Anforderungen entsprechen; der Leasinggeber hat das Schiff am vereinbarten Ort und zum vereinbarten Zeitpunkt zur Verfügung zu stellen.

(3) Schiffsleasingverträge bedürfen der Schriftform. Aus ihnen muß der Kaufpreisanteil an der Leasingrate hervorgehen.

### § 88

#### Instandhaltung, Schadenbeseitigung und Gefahrtragung

(1) Die Instandhaltung des Schiffes und die Beseitigung von Schäden obliegen dem Leasingnehmer.

(2) Die Gefahr des zufälligen Verlustes oder der zufälligen Verschlechterung des Schiffes geht mit der Übergabe auf den Leasingnehmer über.

(3) Der Leasingnehmer hat für den Fall des Verlustes eine Versicherung abzuschließen. Der Anspruch aus dieser Versicherung ist bei Verlust des Schiffes an den Leasinggeber abzutreten.

### § 89

#### Zahlungsverzug und Zahlungsunfähigkeit

(1) Bei Zahlungsverzug des Leasingnehmers mit mehr als zwei nacheinander fälligen Leasingraten kann der Leasinggeber die sofortige Bezahlung der Restforderung verlangen.

(2) Bei Zahlungsunfähigkeit des Leasingnehmers ist der Leasinggeber berechtigt, das Schiff zurückzufordern oder die sofortige Bezahlung der Restforderung zu verlangen.

(3) Bei der Rückgabe des Schiffes hat der Leasinggeber einen Anspruch auf ein für die Gebrauchsüberlassung übliches Entgelt; der Kaufpreisanteil der bereits gezahlten Leasingraten ist dem Leasingnehmer zurückzuzahlen.

## Viertes Kapitel

### Personenbeförderungsvertrag

### § 90

#### Anwendungsbereich

Die Bestimmungen dieses Kapitels sind auf die Beförderung von Fahrgästen mit Schiffen auf dem Seewege anzuwenden, wenn sich der Abgangshafen und der Bestimmungshafen in zwei verschiedenen Staaten befinden oder zwischen der Abfahrt und der Ankunft ein Hafen in einem anderen Staat

(Zwischenhafen) angelaufen wird. Sie gelten nicht für die Küstenschifffahrt.

## § 91

**Personenbeförderungsvertrag**

(1) Durch den Personenbeförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, den Fahrgast und dessen Gepäck (Reise- und Handgepäck) auf dem Seewege zu befördern und alle Maßnahmen zu treffen, die die Beförderung und die vereinbarten oder üblichen Leistungen sichern; der Fahrgast verpflichtet sich zur Zahlung des vereinbarten Beförderungsentgelts.

(2) Die Beförderung beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem der Fahrgast mit seinem Handgepäck das Schiff betritt, und endet, wenn er das Schiff verläßt. Einbegriffen ist das Abholen des Fahrgastes von Land zum Schiff und das Wegbringen vom Schiff zum Land auf dem Wasserweg, wenn die dafür entstandenen Kosten im Beförderungsentgelt enthalten sind oder wenn das für diese Dienstleistung verwendete Fahrzeug dem Fahrgast durch den Beförderer zur Verfügung gestellt wird. Für das Reisegepäck beginnt die Beförderung mit der Übergabe an den Beförderer und endet mit der Rückgabe.

(3) Dem Fahrgast soll nach Vertragsabschluß ein Beförderungsdokument ausgehändigt werden. Das Beförderungsdokument kann als Namens- oder Inhaberpapier ausgestellt werden. Mit der Aushändigung des Beförderungsdokuments an den Fahrgast wird vermutet, daß ein Vertrag zustande gekommen und das Beförderungsentgelt entrichtet worden ist.

(4) Das Beförderungsdokument soll enthalten:

- a) Ort und Datum der Ausstellung,
- b) Abgangs- und Bestimmungshafen,
- c) Name und Anschrift des vertragschließenden und ausführenden Beförderers; bei Namenspapieren auch Name und Anschrift des Fahrgastes,
- d) Name des Schiffes,
- e) Zeitpunkt der Abfahrt und - falls vereinbart - auch der Ankunft,
- f) Angaben über die Beförderungsbedingungen, die dem Vertrag zugrunde liegen,
- g) Höhe des Beförderungsentgelts.

(5) Beförderungsdokumente, die als Namenspapier ausgestellt worden sind, dürfen ohne Zustimmung des Beförderers nicht auf Dritte übertragen werden.

## § 92

**Pflichten der Vertragspartner**

(1) Beförderer und Fahrgast haben dazu beizutragen, daß der Schutz von Leben und Gesundheit sowie Sicherheit und Ordnung gewährleistet werden.

(2) Der Beförderer hat dafür zu sorgen, daß das Schiff bei Antritt und während der Reise seetüchtig, ordnungsgemäß ausgerüstet, versorgt und besetzt und die Sicherheit des Fahrgastes gewährleistet ist.

(3) Der Beförderer hat Unregelmäßigkeiten der Beförderung, die die ordnungsgemäße Durchführung der Reise beeinträchtigen, dem Fahrgast unverzüglich bekanntzugeben und deren Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

(4) Kann die Beförderung nicht mit dem vereinbarten Schiff oder zum vereinbarten Termin durchgeführt werden oder ist das Schiff während der Beförderung an der Weiterreise gehindert, ist der Beförderer im Rahmen seiner Möglichkeiten verpflichtet, für die Ersatzbeförderung oder Weiterbeförderung zu sorgen.

(5) Der Beförderer hat zu gewährleisten, daß der Fahrgast während der Beförderung entsprechend der Beförderungsart

und der Beförderungsdauer ordnungsgemäß untergebracht und betreut wird. Erkrankt ein Fahrgast während der Beförderung, hat der Beförderer alle ihm unter den gegebenen Umständen zumutbaren, möglichen und notwendigen Maßnahmen zur Betreuung und Behandlung zu treffen.

## § 93

**Gepäckbeförderung**

(1) Der Beförderer hat das Gepäck des Fahrgastes ohne besonderes Entgelt und zugleich mit dem Fahrgast zu befördern. Als Gepäck sind nur Gegenstände zugelassen, die sich auf Grund ihres Gewichts, ihrer Abmessungen und ihrer Beschaffenheit für die Beförderung mit Schiffen eignen und nach den Rechtsvorschriften nicht von der Beförderung oder von der Ein-, Aus- oder Durchfuhr ausgeschlossen sind. Handgepäck sind Gegenstände des persönlichen Bedarfs, die der Fahrgast während der Beförderung in seiner Obhut behält.

(2) Reisegepäck ist gegen Erteilung eines Aufbewahrungsscheins vom Beförderer in Verwahrung zu nehmen. Die Rückgabe des Reisegepäcks erfolgt gegen Übergabe des Aufbewahrungsscheins. Der Beförderer kann die Berechtigung des Inhabers des Aufbewahrungsscheins zum Empfang des Reisegepäcks nachprüfen.

(3) Reisegepäck, das durch den Berechtigten nicht innerhalb von 3 Monaten nach Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen entgegengenommen wurde, ist nach den Rechtsvorschriften über Fundsachen zu behandeln.

(4) Der Beförderer hat an dem Reisegepäck und den hinterlegten Sachen, soweit sie noch nicht dem Fahrgast zurückgegeben wurden, ein Pfandrecht zur Sicherung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag.

## § 94

**Rücktritt vom Vertrag**

(1) Tritt der Fahrgast nicht später als 7 Tage vor dem planmäßigen oder vereinbarten Abfahrtstermin des Schiffes vom Beförderungsvertrag zurück, hat er Anspruch auf Rückerstattung des bereits gezahlten Beförderungsentgelts. Der Beförderer kann bis zu einem Viertel des Beförderungsentgelts einbehalten oder fordern, wenn es ihm trotz Ausnutzung aller Möglichkeiten nicht gelingt, den Reiseplatz an einen anderen Fahrgast zu verkaufen.

(2) Der Fahrgast kann ohne Einhaltung einer Frist vom Beförderungsvertrag zurücktreten, wenn das Schiff nicht innerhalb von 3 Tagen nach dem planmäßigen oder vereinbarten Abfahrtstermin zur Reise ausgelaufen ist. Dient das Schiff überwiegend dem Gütertransport, beträgt die Frist 7 Tage. Der Fahrgast hat Anspruch auf Rückerstattung des bereits gezahlten Beförderungsentgelts.

(3) Beide Vertragspartner können jederzeit vom Beförderungsvertrag zurücktreten, wenn durch kriegerische oder kriegsähnliche Ereignisse Gefahr für Fahrgäste, Besatzung oder Schiff droht, wenn der Abgangs- oder Bestimmungshafen blockiert ist oder wenn das Schiff auf staatliche Weisungen zurückgehalten wird oder aus ähnlichen Gründen die Reise nicht durchgeführt werden kann. Der Rücktritt ist auch dann möglich, wenn die Behinderung nur vorübergehend ist und die dadurch entstehenden Folgen für einen Partner unzumutbar sind. Der Fahrgast hat Anspruch auf Rückerstattung des Beförderungsentgelts für den noch nicht zurückgelegten Teil der Reise.

(4) Erfolgt der Rücktritt gemäß Abs. 3 nach Beginn der Beförderung, hat der Beförderer auf seine Kosten den Fahrgast mit dem eingesetzten Schiff, dem nächsten angemessenen und verfügbaren Schiff oder anderen Beförderungsmitteln zum nächsten sicheren Hafen oder auf Verlangen des Fahrgastes zum Abgangshafen zu befördern. Die Beförderung

zum nächsten sicheren Hafen oder zum Abgangshafen ist als zurückgelegter Teil der Reise anzusehen.

## § 95

### Rückerstattung des Beförderungsentgelts in besonderen Fällen

(1) Nimmt der Fahrgast aus Gründen, für die er nicht verantwortlich ist, die Beförderungsleistung nicht in Anspruch, hat er Anspruch auf Rückerstattung des vollen Beförderungsentgelts.

(2) Wird der Fahrgast während der Beförderung aus Gründen, für die er nicht verantwortlich ist, an der Weiterreise gehindert, hat er Anspruch auf Rückerstattung des Beförderungsentgelts für den nicht zurückgelegten Teil der Reise.

### Materielle Verantwortlichkeit

## § 96

(1) Der Beförderer hat den Schaden zu ersetzen, der dem Fahrgast während der Beförderung durch die Verletzung oder Tötung, durch Beschädigung oder Verlust des Gepäcks oder aus anderen Verletzungen des Beförderungsvertrages entstanden ist.

(2) Die Schadenersatzpflicht des Beförderers gemäß Abs. 1 darf durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch eingeschränkt werden.

(3) Der Beförderer braucht den Schaden nicht zu ersetzen, der durch die Beschädigung oder den Verlust von Geld, Wertpapieren oder anderen Wertsachen entstanden ist. Das gilt nicht, wenn über die sichere Aufbewahrung dieser Sachen eine Vereinbarung mit dem Beförderer abgeschlossen wurde und sie beim Kapitän hinterlegt worden sind.

## § 97

(1) Der Fahrgast hat dem Beförderer äußerlich erkennbare Beschädigungen oder Verluste des

- Handgepäcks spätestens bei Verlassen des Schiffes,
- Reisegepäcks oder der hinterlegten Sachen spätestens bei der Rückgabe oder an dem Tag, an dem die Rückgabe erfolgen sollte,

anzuzeigen. Die Anzeige ist durch den Beförderer schriftlich aufzunehmen. Äußerlich nicht erkennbare Beschädigungen oder Verluste sind vom Fahrgast innerhalb von 15 Tagen nach

- Verlassen des Schiffes oder
  - der Rückgabe oder dem Tag, an dem die Rückgabe stattfinden sollte,
- schriftlich anzuzeigen.

(2) Wenn der Fahrgast die fristgemäße Schadenanzeige unterläßt, hat er nachzuweisen, daß der Beförderer verantwortlich ist.

## § 98

(1) Die Haftung des Beförderers für den Ersatz von Schäden, die durch

- die Verletzung oder Tötung eines Fahrgastes entstehen, ist auf insgesamt 200 000 M,
- die Beschädigung oder den Verlust von Handgepäck entstehen, ist auf 3 500 M,
- die Beschädigung oder den Verlust von Kraftfahrzeugen und des in oder auf ihnen befindlichen Gepäcks entstehen, ist auf insgesamt 14 000 M,

— die Beschädigung oder den Verlust des übrigen Gepäcks und der hinterlegten Sachen entstehen, ist auf insgesamt 5 000 M

je Fahrgast und Reise beschränkt. Die §§ 68 bis 70 gelten entsprechend. Die Vertragspartner können schriftlich höhere Haftungshöchstbeträge vereinbaren.

(2) Die Vertragspartner können schriftlich vereinbaren, daß die Schadenersatzpflicht des Beförderers für Beschädigung oder Verlust des Gepäcks erst von einer Freigrenze an beginnen soll, die für

- Beschädigung eines Fahrzeuges 500 M,
- Beschädigung oder den Verlust von Handgepäck und der hinterlegten Sachen 60 M

je Fahrgast und Reise nicht unterschreiten darf.

(3) In den Haftungshöchstbeträgen sind die Kosten der Rechtsverfolgung und die Zinsen für die Schadenersatzsumme nicht enthalten.

(4) Ist der ausführende Beförderer ein Betrieb der Deutschen Demokratischen Republik, haftet er gegenüber Bürgern der Deutschen Demokratischen Republik unbeschränkt.

## § 99

(1) Wird die Beförderung von einem anderen als dem vertragschließenden Beförderer ganz oder teilweise ausgeführt, bleibt der vertragschließende Beförderer für die Beförderung materiell verantwortlich.

(2) Der ausführende Beförderer ist gleichzeitig für den von ihm ausgeführten Teil der Beförderung materiell verantwortlich. In diesem Fall sind der vertragschließende und der ausführende Beförderer Gesamtschuldner.

(3) Hat der vertragschließende Beförderer mit dem Fahrgast einen höheren Haftungshöchstbetrag vereinbart, ist der ausführende Beförderer daran nur gebunden, wenn er dieser Vereinbarung schriftlich zugestimmt hat.

## § 100

### Unentgeltliche Beförderung

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten auch für Personen, die entsprechend einer Vereinbarung mit dem Beförderer einen unentgeltlichen Reiseplatz innehaben.

## Fünftes Kapitel

### Schleppen und Bugsleren

## § 101

(1) Durch den Schleppvertrag verpflichtet sich das Schleppunternehmen zu Schlepp- und Bugslerberleistungen. Der Auftraggeber verpflichtet sich, das vereinbarte oder das am Sitz des Schleppunternehmens übliche Entgelt zu zahlen.

(2) Bugslerberleistung ist die Schlepphilfe beim Manövrieren eines Schiffes in Hafengebieten unter Leitung des bugsierten Schiffes. Schleppleistungen sind alle anderen Leistungen, insbesondere das Ziehen und Schieben von Schiffen.

(3) Als Schlepp- oder Bugslerberleistung gilt auch die Bereitschaft in der Nähe eines Schiffes zur Unterstützung seiner nautischen Manöver.

(4) Bei Schleppverträgen gilt das Recht am Sitz des Schleppunternehmens.

## § 102

(1) Das Schleppunternehmen hat zur festgelegten Zeit und am vereinbarten Ort Schlepper bereitzustellen, die zur Aus-

führung der vorgesehenen Leistung geeignet, ordnungsgemäß eingerichtet, ausgerüstet und besetzt sind.

(2) Die Leistungen sind ohne Verzögerung entsprechend den Rechtsvorschriften und nach seemännischer oder Schiffspraxis durchzuführen.

(3) Der Auftraggeber hat sein Schiff am vereinbarten Ort fristgerecht bereitzustellen. Das Schiff muß sich in einem schleppfähigen Zustand befinden.

(4) Die Besatzung eines Schiffes, das der nautischen Leitung des Kapitäns eines anderen Schiffes unterstellt ist, hat ebenfalls für die Sicherheit des Verbandes und des Schiffsverkehrs zu sorgen.

(5) Die Vertragspartner haben sich die Schäden zu ersetzen, die durch die Verletzung des Vertrages entstehen.

(6) Im Verhältnis der Vertragspartner untereinander gelten bis zum Beweis des Gegenteils Schäden als von dem Schiff verursacht, dessen Kapitän die nautische Leitung hatte.

### § 103

(1) Beim Bugieren hat der Kapitän des bugierten Schiffes die nautische Leitung. Beim Schleppen hat der Kapitän des schleppenden Schiffes die nautische Leitung des Verbandes.

(2) Der Verband gilt als entstanden, wenn die Schiffe zur Ausführung des ersten vom Leiter des Verbandes befohlenen Manövers bereit sind. Der Verband gilt als aufgelöst, wenn das letzte Manöver ausgeführt ist und sich die Schiffe auf eine sichere Distanz entfernt haben.

## Sechstes Kapitel

### Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit des Reeders

#### Erster Abschnitt

##### Allgemeine Bestimmungen

### § 104

#### Reeder

Reeder im Sinne dieses Gesetzes ist, wer ein Schiff in seinem Namen betreibt.

### § 105

#### Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit

(1) Der Reeder ist für den ordnungsgemäßen Betrieb des Schiffes verantwortlich. Er hat den Schaden zu ersetzen, der beim Betrieb des Schiffes einem anderen rechtswidrig zugefügt wird.

(2) Die Schadenersatzpflicht entfällt, wenn der Reeder nachweist, daß der Schaden nicht abgewendet werden konnte, obwohl er und die beim Betrieb des Schiffes eingesetzten Personen alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise gefordert werden konnten.

(3) Die Bestimmungen über die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit kommen nicht zur Anwendung, wenn der Anspruch auch aus der vertraglichen materiellen Verantwortlichkeit geltend gemacht werden kann. Das gilt nicht bei Schäden, die durch Verletzung oder Tötung von Personen entstanden sind.

(4) Ist der Reeder nicht gleichzeitig Verfrachter, ist er dem Ladungsbeteiligten nach den Bestimmungen dieses Kapitels nur in dem Umfang schadenersatzpflichtig, wie er es als Ver-

frachter sein würde. Das Verhalten des Verfrachters darf dem Reeder nicht entgegengehalten werden.

## Zweiter Abschnitt

### Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit bei Schiffszusammenstößen

#### § 106

#### Verantwortlichkeit der Reeder

(1) Bei einem Schiffszusammenstoß hat der Reeder den Schaden zu ersetzen, der den an Bord befindlichen Personen und Sachen sowie dem Schiff entstanden ist, wenn der Geschädigte nachweist, daß der Reeder oder die von ihm beim Betrieb des Schiffes eingesetzten Personen nicht alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise gefordert werden konnten, um den Zusammenstoß abzuwenden.

(2) Sind bei einem Zusammenstoß mehrere Reeder schadenersatzpflichtig, haben sie im Verhältnis des auf jeder Seite vorliegenden Verstoßes gegen ihre Pflichten Schadenersatz zu leisten. Kann dieses Verhältnis nicht festgestellt werden, haben sie zu gleichen Teilen Schadenersatz zu leisten. Sie sind nicht Gesamtschuldner.

(3) Für den Schaden, der durch die Verletzung oder Tötung von an Bord befindlichen Personen entstanden ist, sind die Reeder Gesamtschuldner. Das Verhältnis der Reeder zueinander bestimmt sich nach Abs. 2.

#### § 107

#### Hilfeleistung bei Schiffszusammenstoß

(1) Der Kapitän hat nach einem Schiffszusammenstoß den an Bord des anderen Schiffes befindlichen Personen und dem Schiff Beistand zu leisten, soweit das ohne ernste Gefahr für die an Bord seines Schiffes befindlichen Personen und für sein Schiff möglich ist.

(2) Die Kapitäne haben sich gegenseitig den Namen und Heimathafen ihrer Schiffe sowie die Abgangs- und Bestimmungshäfen oder die nächsten Häfen, die sie anlaufen wollen, anzugeben.

(3) Eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmung der Absätze 1 und 2 begründet keine Schadenersatzpflicht des Reeders.

#### § 108

#### Fernschäden

Die §§ 106 und 107 finden auch Anwendung, wenn das Schiff durch Ausführen oder Unterlassen eines Manövers oder durch Nichtbeachten von Rechtsvorschriften einem anderen Schiff oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zugefügt hat, ohne daß es zu einem Zusammenstoß gekommen ist.

## Dritter Abschnitt

### Außervertragliche materielle Verantwortlichkeit für die Verunreinigung von Gewässern der Deutschen Demokratischen Republik

#### § 109

#### Verantwortlichkeit des Reeders

(1) Treten aus einem Schiff Stoffe heraus, die die Territorial- oder Inneren Seegewässer der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich des Strandes oder die in diesem Gebiet befindlichen Sachen verunreinigen oder zu ver-

unreinen drohen, hat der Reeder die Kosten zu ersetzen, die aufgewendet werden, um die Verunreinigung zu beseitigen oder zu verhindern. Er hat den durch die Verunreinigung entstandenen Schaden zu ersetzen. Sind mehrere Reeder ersatzpflichtig und können die Kosten und Schäden nicht auseinandergelassen werden, sind sie Gesamtschuldner.

(2) Die Verpflichtungen gemäß Abs. 1 bestehen auch dann, wenn sich der Austritt der verunreinigenden Stoffe außerhalb der Gewässer der Deutschen Demokratischen Republik ereignet hat und bei Unterbleiben von Bekämpfungsmaßnahmen Folgen gemäß Abs. 1 eingetreten wären.

(3) Die Ersatzpflicht entfällt, wenn der Reeder nachweist, daß der eingetretene Schaden ausschließlich auf

- a) außergewöhnliche, nicht abwendbare Naturereignisse, deren Folgen nicht vermeidbar waren,
- b) kriegerische und kriegsähnliche Ereignisse,
- c) vorsätzliche Handlungen oder Unterlassungen Dritter oder
- d) fehlerhafte Handlungen oder Unterlassungen der zuständigen staatlichen Organe oder Einrichtungen insbesondere bei Verwendung oder Instandhaltung navigatorischer Hilfsmittel

zurückzuführen ist, oder wenn er nachweist, daß der Schaden ausschließlich durch den Geschädigten verursacht wurde und dieser nicht alle Maßnahmen ergriffen hat, die vernünftigerweise gefordert werden konnten, um den Schaden abzuwenden. Ist der Schaden teilweise durch den Geschädigten verursacht worden, vermindert sich die Ersatzpflicht des Reeders entsprechend.

(4) Bei vorsätzlichen Handlungen oder Unterlassungen Dritter sind diese dem Geschädigten gegenüber unmittelbar wie der Reeder schadenersatzpflichtig.

(5) Vom Reeder beim Betrieb des Schiffes eingesetzte Personen gelten nicht als Dritte gemäß Abs. 3 Buchst. c und Abs. 4. Gegen sie kann kein Schadenersatzanspruch geltend gemacht werden.

(6) Die Ansprüche gemäß Abs. 1 können auch unmittelbar gegen den Versicherer oder gegen den geltend gemacht werden, der finanzielle Sicherheit geleistet hat, wobei diese sich auf die Ausschließungsgründe gemäß Abs. 3 berufen können. Die Ansprüche können zurückgewiesen werden, wenn der Reeder vorsätzlich gehandelt hat.

(7) In einem Verfahren können der Versicherer oder derjenige, der finanzielle Sicherheit geleistet hat, verlangen, daß der Reeder einbezogen wird.

#### § 110

##### Zertifikat

Auf Schiffen, die mehr als 2 000 t Öl transportieren und die in die Territorial- oder inneren Seegewässer der Deutschen Demokratischen Republik einlaufen oder sie durchfahren, ist ein Zertifikat mitzuführen, aus dem hervorgeht, daß eine ausreichende finanzielle Sicherung zur Deckung möglicher Ansprüche gemäß § 109 Absätze 1 und 2 bis zur Haftungshöchstgrenze gemäß § 116 besteht. Schiffsverbände gelten als ein Schiff.

### Vierter Abschnitt

#### Haftungsbeschränkung des Reeders

#### § 111

##### Berechtigung zur Haftungsbeschränkung

(1) Der Reeder kann seine Haftung beschränken, wenn gegen ihn Ansprüche aus

- a) der Verletzung oder Tötung von Personen, die sich zur Beförderung an Bord des Schiffes befanden, oder aus dem Verlust oder der Beschädigung von an Bord befindlichen Sachen,
- b) anderen Schäden, die beim Betrieb des Schiffes entstanden sind,

geltend gemacht werden, unabhängig davon, auf welchen Rechtsgrund diese Ansprüche gestützt werden.

(2) Die Berechtigung zur Haftungsbeschränkung gemäß Abs. 1 Buchst. b für Schäden, die durch Personen verursacht worden sind, die sich nicht an Bord des Schiffes befanden, besteht nur, wenn deren Verhalten Einfluß hatte auf

- a) den Betrieb des Schiffes,
- b) das Laden, den Transport oder das Löschen von Gütern,
- c) das Befördern von Fahrgästen.

(3) Die Haftung kann nicht beschränkt werden, wenn der Schaden auf eine Pflichtverletzung des Reeders selbst oder — bei juristischen Personen oder Gesellschaften — auf eine Pflichtverletzung der zur Vertretung bestellten Organe oder Gesellschafter zurückzuführen ist.

(4) Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung ist keine Anerkennung der Schadenersatzpflicht.

#### § 112

##### Nichtanwendung der Haftungsbeschränkung

(1) Die Haftungsbeschränkung des Reeders gilt nicht für Ansprüche

- a) aus Rettungsleistungen oder aus Beitragsleistungen zur Großen Haverei;
- b) aus der Verpflichtung des Reeders zur Beseitigung von Wracks in den Territorial- und inneren Seegewässern sowie den Binnengewässern der Deutschen Demokratischen Republik;
- c) der Mitglieder der Schiffsbesatzung und aller anderen Angestellten des Reeders, die beim Betrieb des Schiffes tätig sind, sowie sonstiger Berechtigter;
- d) aus nuklearen Schäden durch kernenergiebetriebene Schiffsanlagen oder durch nukleares Material;
- e) auf Erstattung der Kosten der Rechtsverfolgung.

(2) Die Haftung gemäß Abs. 1 Buchst. c kann ausnahmsweise beschränkt werden, wenn das Recht, dem der Arbeitsvertrag unterliegt, das zuläßt.

#### § 113

##### Berechtigung anderer Personen zur Haftungsbeschränkung

(1) Die Haftungsbeschränkung des Reeders kann auch vom Schiffseigentümer und Charterer geltend gemacht werden.

(2) Der Kapitän, die Mitglieder der Schiffsbesatzung und alle anderen beim Reeder, Schiffseigentümer oder Charterer angestellten Personen können diese Haftung beschränken, wenn sie bei der Entstehung des Anspruches in Ausübung ihres Dienstes gehandelt haben.

(3) Werden Ansprüche gegen Personen gemäß Abs. 2 geltend gemacht, können diese ihre Haftung auch dann beschränken, wenn die Ansprüche durch ihre Pflichtverletzung entstanden sind. Das gilt nicht bei Vorsatz.

(4) Sind der Kapitän oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung gleichzeitig Eigentümer, Miteigentümer, Reeder oder Charterer des Schiffes, findet Abs. 3 nur Anwendung, wenn sie als Kapitän oder Mitglied der Schiffsbesatzung gehandelt haben.

**Haftungshöchstbetrag und Haftungsfonds****§ 114**

- (1) Haftungshöchstbeträge betragen bei Ansprüchen aus
- Personenschäden 900 M je Registertonne des Schiffes;
  - Sachschäden 280 M je Registertonne des Schiffes;
  - Personen- und Sachschäden 900 M je Registertonne des Schiffes. Davon sind 620 M je Registertonne des Schiffes ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen aus Personenschäden bestimmt. 280 M je Registertonne des Schiffes sind für die Befriedigung der Ansprüche aus Sachschäden bestimmt. Genügen 620 M je Registertonne des Schiffes nicht zur vollen Befriedigung der Ansprüche aus Personenschäden, so nehmen die nichtbefriedigten Ansprüche bei der Verteilung des für Sachschäden bestimmten Haftungsbetrages wie Ansprüche aus einem Sachschaden teil.

(2) Der für die Errechnung des Haftungshöchstbetrages maßgebliche Raumgehalt des Schiffes ergibt sich aus dem Netto- raumgehalt zuzüglich des zur Errechnung des Netto- raumgehaltes vom Bruttoreumgehalt abgezogenen Maschinen- raumes. Bei Schiffen ohne mechanischen Antrieb gilt der Netto- raumgehalt. Ergibt sich bei dieser Berechnung ein Raum- gehalt des Schiffes von weniger als 300 RT, gilt für die Er- rechnung des Haftungsbetrages ein Raumgehalt von 300 RT.

(3) Statt der Registertonnen wird bei Binnenschiffen die höchste Tragfähigkeit in Tonnen der Errechnung des Haf- tungshöchstbetrages zugrunde gelegt. Bei Binnenschiffen mit mechanischem Antrieb ist bei der Errechnung des Haftungshöchstbetrages die Anzahl der Tonnen der höchsten Trag- fähigkeit um die Anzahl der PS der Antriebsanlage zu er- höhen. Bei Schleppern und Schubschiffen ist bei der Errech- nung des Haftungshöchstbetrages nur die doppelte Anzahl der PS der Antriebsanlage zugrunde zu legen. Die Mindestberech- nungsgrundlage beträgt 300.

(4) Der Haftungshöchstbetrag bezieht sich auf die Gesamt- heit aller Ansprüche aus demselben Ereignis, die gegen den Reeder und jede andere Person gemäß § 113 Absätze 1 und 2 geltend gemacht werden.

(5) Hat der Reeder gegen den Gläubiger einen Anspruch, der aus demselben Ereignis entstanden ist, unterliegt nur der nach einer gegenseitigen Aufrechnung verbleibende Rest- anspruch des Gläubigers den Bestimmungen der §§ 111 bis 115.

**§ 115**

(1) Übersteigt der Gesamtbetrag der Ansprüche, die gegen den Reeder aus demselben Ereignis geltend gemacht werden, den Haftungshöchstbetrag, kann der Reeder einen gesonde- ren Haftungsfonds errichten. Wird der Haftungsfonds bei einem Gericht der Deutschen Demokratischen Republik er- richtet, muß der Reeder ein Verfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung beantragen.

(2) Der Haftungsfonds steht ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche zur Verfügung, für die eine Haftungsbeschrän- kung geltend gemacht werden kann.

(3) Nach Errichten des Haftungsfonds kann kein Gläubiger einen Anspruch, der aus dem Fonds zu befriedigen ist, gegen das sonstige Vermögen des Reeders geltend machen, sofern der Fonds tatsächlich zugunsten des Gläubigers zur Verfü- gung steht.

(4) Der Haftungsfonds wird unter die Gläubiger im Ver- hältnis der Höhe ihrer Ansprüche verteilt.

(5) Für die Errichtung des Haftungsfonds und die Durch- führung des Verfahrens ist das Bezirksgericht Rostock zu- ständig.

**§ 116****Haftungsbeschränkung bei Verunreinigung der Territorial- und inneren Seegewässer der Deutschen Demokratischen Republik**

(1) Die Schadenersatzpflicht gemäß § 109 kann auf 560 M je Registertonne des Schiffes oder auf einen Höchstbetrag von 60 Millionen M beschränkt werden. Im übrigen gelten die Bestimmungen der §§ 111 bis 115.

(2) Hat der Reeder freiwillig und in einer den Umständen entsprechenden Weise Kosten aufgewandt, um eine Verunrei- nigung zu verhindern, nimmt er in Höhe der aufgewandten Kosten mit einer eigenen Forderung gleichberechtigt an der Verteilung des Haftungsfonds teil.

(3) Die Haftungsbeschränkung wird nur wirksam, wenn ein Haftungsfonds bei dem zuständigen Gericht der Deut- schen Demokratischen Republik errichtet wird.

(4) Der Versicherer und die, die finanzielle Sicherheit geleistet haben, können ebenfalls einen Haftungsfonds gemäß Abs. 3 errichten. Das gilt auch, wenn eine Pflichtverletzung des Reeders selbst vorliegt, die gemäß § 111 Abs. 3 eine un- beschränkte Haftung zur Folge hat.

**Siebentes Kapitel****Vertretungsbefugnis des Kapitäns****§ 117****Vertretung des Reeders**

(1) Der Kapitän kann auf Grund seines Arbeitsrechtsver- hältnisses für den Reeder Rechtshandlungen vornehmen, die für den Betrieb und die Verwendung des Schiffes und die Betreuung und Sicherheit der an Bord befindlichen Personen oder die Sicherheit der an Bord befindlichen Sachen erforder- lich sind.

(2) Der Reeder kann die Vertretungsbefugnis des Kapitäns beschränken.

(3) Das Nichteinhalten dieser Beschränkung kann einem Dritten nur entgegengehalten werden, wenn sie diesem be- kannt war oder bekannt sein mußte.

**§ 118****Vertretungsbefugnis für den Ladungsberechtigten**

(1) Der Kapitän kann im Interesse der Erhaltung und der sicheren Behandlung der Ladung für den Ladungsberechtig- ten Rechtshandlungen vornehmen, wenn es besondere Um- stände erfordern.

(2) Der Kapitän hat den Ladungsberechtigten über vorge- nommene Rechtshandlungen unverzüglich zu unterrichten.

**Achtes Kapitel****Schiffsgläubigerrechte****§ 119****Begriff und Inhalt**

(1) Schiffsgläubiger haben zur Sicherung ihrer Forderun- gen, die beim Betrieb und bei der Verwendung des Schiffes entstanden sind, ein gesetzliches Pfandrecht am Schiff und am Schiffszubehör (Schiffsgläubigerrecht).

(2) Der Schiffsgläubiger kann sich zur Erfüllung seiner Forderung gemäß den Rechtsvorschriften aus dem Schiff be- friedigen.

(3) Die durch Schiffsgläubigerrechte gesicherten Forderungen gehen den Forderungen im Range vor, die durch andere Pfandrechte am Schiff gesichert sind.

#### § 120

##### Begründung von Schiffsgläubigerrechten

(1) Folgende Forderungen gegen den Reeder, Eigentümer oder Charterer des Schiffes begründen mit ihrer Entstehung ein Schiffsgläubigerrecht:

1. Lohnforderungen und andere Forderungen der Mitglieder der Schiffsbesatzung, soweit sie sich aus deren Arbeitsrechtsverhältnis ergeben;
2. staatliche Steuern und Abgaben, Hafen- und Kanalgebühren, Wasserstraßenabgaben und Lotsenentgelt;
3. Forderungen wegen Verletzung oder Tötung von Menschen beim Betrieb des Schiffes;
4. Forderungen aus außervertraglicher materieller Verantwortlichkeit wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen einschließlich der Forderungen aus der Verunreinigung der Gewässer gemäß § 109, wenn der Schaden beim Betrieb des Schiffes entstanden ist und diese Forderungen nicht gleichzeitig aus einem Vertrag geltend gemacht werden können;
5. Forderungen aus Rettungsleistungen, Wrackbeseitigung und Beitragsleistungen zur Großen Haverei.

(2) Ein Schiffsgläubigerrecht wird auch für Forderungen aus Dienst- und Hafenleistungen für das Schiff und die Mitglieder der Schiffsbesatzung begründet.

#### § 121

##### Rangfolge

(1) Der Rang der Schiffsgläubigerrechte ergibt sich aus der angegebenen Reihenfolge. Innerhalb der Gruppe gemäß § 120 Abs. 1 Ziff. 5 ergibt sich der Rang aus der umgekehrten zeitlichen Reihenfolge ihrer Entstehung. In den übrigen Gruppen besitzen die Rechte untereinander den gleichen Rang. Entstehen Schiffsgläubigerrechte gemäß § 120 Abs. 1 Ziffern 1 bis 4 nach Beginn der Rettungsleistung oder Wrackbeseitigung, gehen sie im Range den Schiffsgläubigerrechten gemäß § 120 Abs. 1 Ziff. 5 nach.

(2) Die Schiffsgläubigerrechte gemäß § 120 Abs. 2 folgen im Range den Schiffsgläubigerrechten gemäß § 120 Abs. 1 und den Schiffshypotheken.

(3) Schiffsgläubigerrechte aus Forderungen für Beitragsleistungen zur Großen Haverei gelten als zum Zeitpunkt des Haveriefalles entstanden. Schiffsgläubigerrechte für Forderungen aus Rettungsleistungen oder Wrackbeseitigung gelten als zum Zeitpunkt der Beendigung der Rettungsleistung oder Wrackbeseitigung entstanden.

#### § 122

##### Schiffsgläubigerrechte bei Besitzwechsel und Veräußerung

(1) Schiffsgläubigerrechte bleiben bestehen, wenn Eigentümer oder Besitzer des Schiffes wechseln oder wenn das Schiff in ein anderes Register eingetragen wird.

(2) Der Erwerber eines Schiffes kann die Rechte der Schiffsgläubiger am Schiff durch ein Aufgebotsverfahren ausschließen.

(3) Bei einem gerichtlichen Verkauf des Schiffes im Wege der Vollstreckung gelten die dafür vorgesehenen Rechtsvorschriften.

#### § 123

##### Erlöschen der Schiffsgläubigerrechte

(1) Schiffsgläubigerrechte erlöschen, wenn

1. die gesicherten Forderungen erfüllt, aus anderen Gründen erloschen sind oder nicht mehr geltend gemacht werden können;
2. das Schiff verlorengegangen ist, soweit nicht eine Ersatzforderung gemäß § 124 vorliegt;
3. seit Entstehung der gesicherten Forderungen 1 Jahr verstrichen ist.

(2) Die Frist gemäß Abs. 1 Ziff. 3 wird nicht unterbrochen; sie wird jedoch für den Zeitraum gehemmt, in dem der Schiffsgläubiger Prozeßhandlungen zur Realisierung seines Pfandrechts eingeleitet hat und diese zur Vollstreckung in das Schiff führen oder in dem der Schiffsgläubiger aus rechtlichen Gründen gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befreien.

#### § 124

##### Ersatzforderungen

(1) Entstehen dem Reeder, Eigentümer oder Charterer nach Begründung eines Schiffsgläubigerrechts wegen Beschädigung oder Verlust des Schiffes Ersatzforderungen gegen Dritte oder Ansprüche aus Großer Haverei, erstreckt sich das Pfandrecht des Schiffsgläubigers auch auf diese Forderungen.

(2) Zu den Ersatzforderungen gegen Dritte gemäß Abs. 1 gehören nicht die Ansprüche auf Versicherungsleistungen, die dem Reeder, Eigentümer oder Charterer aus einem von ihm geschlossenen Versicherungsvertrag zustehen.

## Neuntes Kapitel

### Besondere Ereignisse

#### Erster Abschnitt

##### Große Haverei

#### § 125

##### Begriff der Großen Haverei

(1) Große Haverei liegt vor, wenn absichtlich und vernünftigerweise außerordentliche Opfer und Aufwendungen erbracht wurden, um Schiff, Fracht und Ladung im Zusammenhang mit einer Reise vor einer gemeinsamen Gefahr zu bewahren.

(2) Die Opfer oder Aufwendungen der Großen Haverei sind von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich zu tragen.

(3) Die Feststellung und Verteilung der Opfer oder Aufwendungen der Großen Haverei sind gemäß den York-Antwerpen-Regeln vorzunehmen.

(4) Auf Rechtsverhältnisse aus der Großen Haverei ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem die Dispache aufgestellt wird.

#### § 126

##### Persönliche Verpflichtung und Sicherheitsleistung

(1) Eine persönliche Verpflichtung zum Entrichten des Beitrages zur Großen Haverei besteht nicht. Das gilt nicht für Güter, wenn dem Empfänger bei ihrer Annahme bekannt war, daß für sie ein Beitrag zu entrichten ist. Die persönliche Verpflichtung ist auf den Wert der Güter bei ihrer Ablieferung beschränkt.

(2) Reeder und Verfrachter haben zu sichern, daß die Güter, für die Haverbeiträge zu entrichten sind, nicht ohne

Sicherheitsleistung des Empfängers abgeliefert werden. Verletzen sie diese Pflicht, sind sie für die Entrichtung der Beiträge persönlich verantwortlich. Die Verwertung der Güter für den Havereibetrag wird dadurch nicht berührt.

(3) Die Beteiligten haben an den beitragspflichtigen Gütern ein Pfandrecht. Das Pfandrecht für die Beteiligten wird durch den Verfrachter ausgeübt. Hat ein Dritter den Besitz an diesen Gütern gutgläubig erlangt, kann das Pfandrecht nicht mehr geltend gemacht werden. Ein Pfandrecht besteht auch an der Fracht, solange diese noch nicht bezahlt wurde.

#### § 127

##### Dispache

Die Feststellung und Verteilung der Opfer oder Aufwendungen der Großen Haverei unter die Beteiligten sind durch einen Dispacheur im Auftrag des Reeders durchzuführen. Der Auftrag ist dem Dispacheur unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats nach Eintritt der Großen Haverei, zu erteilen. Wird vom Reeder die Erteilung des Auftrages verzögert, kann jeder andere Beteiligte der Großen Haverei den Auftrag erteilen.

### Zweiter Abschnitt

#### Rettung aus Gefahr

#### § 128

##### Anspruch auf Rettungslohn

(1) Die Rettung von Schiffen, die sich in Gefahr befinden, die Rettung von Sachen, die sich an Bord befinden, und die Erhaltung der Fracht begründen einen Anspruch auf angemessene Vergütung (Rettungslohn), wenn die Rettungsleistung erfolgreich war oder ein nützliches Ergebnis erzielt wurde.

(2) Rettungslohn kann auch beansprucht werden, wenn die Rettungsleistung zwischen Schiffen des gleichen Reeders erfolgte.

(3) Die Besatzungen von Schiffen, die sich in Gefahr befinden, und die Besatzungen von Schiffen, die gewerbsmäßig Rettungsleistungen erbringen, haben keinen Anspruch auf Rettungslohn.

(4) Rettungsleistungen, die gegen das ausdrückliche und begründete Verbot des Kapitäns des geretteten Schiffes durchgeführt wurden, schließen einen Anspruch auf Rettungslohn aus.

(5) Wer bei einer Rettungsleistung Menschen rettet, kann einen angemessenen Anteil vom Rettungslohn beanspruchen, der den Personen zusteht, die das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen gerettet haben.

(6) Wenn die Retter die Gefahr verursacht haben und dafür verantwortlich sind oder wenn sie einen Diebstahl, eine Verheimlichung oder andere unredliche Handlungen im Zusammenhang mit einer Rettungsleistung begangen haben, kann der Rettungslohn herabgesetzt oder versagt werden.

#### § 129

##### Vergütung der Rettungsleistungen durch Schlepper und Lotsen

Das Schleppunternehmen kann für Rettungsleistungen, die es für ein von ihm geschlepptes Schiff oder dessen Ladung erbringt, Rettungslohn nur unter der Voraussetzung beanspruchen, daß es außergewöhnliche Dienste geleistet hat, die über seine vertraglichen Pflichten hinausgehen. Das gilt für Lotsen entsprechend.

#### § 130

##### Rettungslohn

(1) Die Höhe des Rettungslohnes wird durch Vereinbarung der Partner oder bei fehlender Vereinbarung auf Klage durch ein vereinbartes Schiedsgericht oder durch das Gericht bestimmt.

(2) Der Rettungslohn umfaßt auch die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Schätzung und den Verkauf der geretteten Gegenstände. Er darf den Wert des Geretteten nicht übersteigen. Als Wert des Geretteten gilt der geschätzte oder erzielte Verkaufserlös von Sachen und die erhaltene Fracht abzüglich der zu entrichtenden Abgaben und Zollgebühren.

(3) Bei der Bestimmung der Höhe des Rettungslohnes sind insbesondere zu berücksichtigen:

- der durch die Rettung erzielte Erfolg,
- der Arbeits- und Zeitaufwand und die Verdienste der Retter,
- die Gefahr, der das rettende und das gerettete Schiff sowie die darauf befindlichen Personen und Sachen ausgesetzt waren,
- die entstandenen Kosten und Schäden,
- die Gefahr einer materiellen Verantwortlichkeit oder anderer Nachteile, der sich die Retter ausgesetzt haben,
- der Wert der in Gefahr gebrachten Rettungsmittel,
- die besondere Zweckbestimmung des rettenden Schiffes.

Der Wert des Geretteten ist erst nach diesen Kriterien zu berücksichtigen.

(4) Die Verteilung der Vergütung unter mehrere Retter erfolgt entsprechend den von ihnen getroffenen Vereinbarungen oder auf Klage durch ein vereinbartes Schiedsgericht oder durch das Gericht.

#### § 131

##### Änderung oder Nichtigkeit des Vertrages

Ein über die Rettung geschlossener Vertrag kann auf Klage durch ein vereinbartes Schiedsgericht oder durch das Gericht geändert oder für nichtig erklärt werden, wenn er zur Zeit und unter dem Einfluß der Gefahr geschlossen wurde und die vereinbarten Bedingungen unbillig sind. Das gleiche gilt, wenn einer der Partner zum Vertragsabschluß durch arglistige Täuschung bestimmt worden ist oder der Rettungslohn in einem erheblichen Mißverhältnis zur erbrachten Leistung steht.

#### § 132

##### Pfandrecht

(1) Zur Sicherung des Rettungslohnes steht dem Reeder ein Pfandrecht an den geretteten Gegenständen zu.

(2) Güter dürfen vor der Bezahlung des Rettungslohnes oder einer Sicherstellung des Retters nicht abgeliefert werden.

#### § 133

##### Anwendbares Recht

Auf Rechtsverhältnisse aus der Rettung aus Gefahr innerhalb von Territorialgewässern eines Staates ist das Recht des Staates anzuwenden, zu dessen Staatsgebiet diese Gewässer gehören. Erfolgt die Rettung auf dem Offenen Meer, findet das Recht der Flagge des geretteten Schiffes Anwendung.

## § 134

**Aufteilung der Vergütung zwischen Besatzung und Reeder**

(1) Der dem Reeder eines Schiffes der Deutschen Demokratischen Republik zustehende Rettungslohn wird nach Ersatz seiner Schäden und Kosten entsprechend den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik zwischen ihm und der Besatzung aufgeteilt.

(2) Bei ausländischen Schiffen erfolgt die Verteilung des Rettungslohnes zwischen dem Reeder und der Besatzung nach dem Recht der Flagge des Schiffes.

**Dritter Abschnitt****Verklärung**

## § 135

(1) Erleidet ein Schiff, eine an Bord befindliche Person oder die Ladung während der Reise einen Schaden oder muß angenommen werden, daß ein Schaden eingetreten ist, hat der Kapitän hierüber unverzüglich im nächsten angelaufenen Hafen eine Erklärung (Verklärung) abzugeben.

(2) Die Verklärung ist in der Deutschen Demokratischen Republik vor einem Notar des Staatlichen Notariats abzugeben. Kapitäne von Schiffen der Deutschen Demokratischen Republik haben im Ausland die Verklärung vor einer konsularischen Amtsperson der Deutschen Demokratischen Republik oder einer nach den örtlichen Rechtsvorschriften zuständigen Institution oder Person abzugeben.

(3) Zur Abgabe der Verklärung hat der Kapitän einen Bericht über das Ereignis, die eingetretenen Schäden und die zur Abwendung oder Verringerung der Schäden eingeleiteten Maßnahmen einzureichen. Dazu ist ein Auszug aus dem Schiffsstagebuch und eine Liste der Mitglieder der Schiffsbesatzung vorzulegen.

(4) Die Abgabe der Verklärung durch Kapitäne ausländischer Schiffe kann vor einer konsularischen Amtsperson des betreffenden Staates in der Deutschen Demokratischen Republik oder einem Notar des Staatlichen Notariats vorgenommen werden.

**Zehntes Kapitel****Verjährungs- und Schlußbestimmungen****Erster Abschnitt****Verjährungsbestimmungen**

## § 136

**Verjährungsfristen**

(1) Die Verjährungsfrist beträgt 1 Jahr für Ansprüche aus

1. Verträgen über Transportleistungen, Schleppverträgen und Rettungsverträgen,
2. dem Rückgriffsrecht bei Schiffszusammenstößen gemäß § 106 Abs. 3.

(2) Die Verjährungsfrist beträgt 2 Jahre für Ansprüche aus

1. Personenbeförderungsverträgen,
2. Schiffsleasing- und Schiffmietverträgen,
3. außervertraglicher materieller Verantwortlichkeit und Großer Haverei.

(3) Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus außervertraglicher materieller Verantwortlichkeit bei Verunreinigung der Gewässer beträgt 3 Jahre, beginnend mit dem Eintritt des

Schadens, höchstens jedoch 6 Jahre, beginnend mit dem schädigenden Ereignis.

## § 137

**Beginn der Verjährungsfrist**

(1) Die Verjährungsfrist für Ansprüche gemäß § 136 Abs. 1 Ziff. 1 und Abs. 2 Ziff. 2 beginnt mit dem ersten Tag des auf die Fälligkeit des Anspruchs folgenden Monats.

(2) Die Verjährungsfrist für Ansprüche gemäß § 136 Abs. 1 Ziff. 2 beginnt mit dem Tag, der auf den Tag der Zahlung an den Anspruchsberechtigten folgt.

(3) Die Verjährungsfrist für Ansprüche gemäß § 136 Abs. 2 Ziff. 1 beginnt mit dem Tag, an dem die Reise beendet wird. Wird die Reise nicht oder nicht vertragsgemäß beendet, beginnt die Frist mit dem Tag, an dem die Reise hätte beendet werden müssen. Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus dem Tod eines nach der Reise verstorbenen Fahrgastes beginnt mit dem Todestag. Sie darf jedoch 3 Jahre, beginnend mit dem Tag, an dem der Fahrgast das Schiff verließ, nicht überschreiten.

(4) Die Verjährungsfrist für Ansprüche gemäß § 136 Abs. 2 Ziff. 3 beginnt mit dem Tag, der auf das Ereignis folgt. Bei Ansprüchen aus Großer Haverei wird die Verjährung durch die Aufmachung einer Dispathe unterbrochen.

**Zweiter Abschnitt****Schlußbestimmungen**

## § 138

**Anwendung von Bestimmungen auf Schiffe der Schutz- und Sicherheitsorgane und auf die Binnenschifffahrt**

(1) Die §§ 105 bis 108, 111 bis 115, 128 Absätze 1 und 3 bis 6, die §§ 130, 131, 133, 136, 137 und 140 finden auch auf Schiffe der Schutz- und Sicherheitsorgane der Deutschen Demokratischen Republik unter Beachtung ihrer Rechtsstellung Anwendung.

(2) Die §§ 101 bis 108, 111 bis 115, 117 bis 133, 136, 137, 139 Abs. 2 und 140 finden auch auf Schiffe Anwendung, die auf Binnengewässern eingesetzt sind.

## § 139

**Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften**

(1) Die Bestimmungen des § 17 des Wassergesetzes vom 17. April 1963 (GBL I Nr. 5 S. 77) und die §§ 7 und 8 der Verordnung vom 19. Februar 1969 über die Verhütung und Bekämpfung von Ölhavarien (GBL II Nr. 21 S. 145) finden im Geltungsbereich dieses Gesetzes keine Anwendung.

(2) Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes, insbesondere der §§ 68, 69, 70 Abs. 2 und 113, werden die Bestimmungen des Arbeitsrechts der Deutschen Demokratischen Republik über die materielle Verantwortlichkeit nicht berührt.

## § 140

**Übergangsbestimmungen**

Dieses Gesetz findet auf alle Rechtsverhältnisse Anwendung, die nach seinem Inkrafttreten entstanden sind. Das Rechtsverhältnis zwischen Empfänger und Verfrachter gilt als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages entstanden.

## § 141

**Gegenseitigkeit**

(1) Die §§ 31 Abs. 2, 66 und 70 entsprechen dem Ergänzungsprotokoll vom 23. Februar 1968 zum Internationalen

Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 und sind auf Rechtsverhältnisse mit ausländischen Partnern nur anzuwenden, wenn deren Heimatstaat die Bestimmungen des Ergänzungsprotokolls auch auf Betriebe und Bürger der Deutschen Demokratischen Republik anwenden würde.

(2) Ist die Gegenseitigkeit nicht gegeben, finden die entsprechenden Bestimmungen des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 Anwendung. Gilt dieses Abkommen nicht im Staat eines ausländischen Partners, finden die Bestimmungen dieses Abkommens als Recht der Deutschen Demokratischen Republik Anwendung.

#### § 142

##### Erlaß von Rechtsvorschriften

(1) Zur Durchführung dieses Gesetzes kann der Minister rat Verordnungen und der Minister für Verkehrswesen Anordnungen erlassen.

(2) Der Minister für Verkehrswesen kann im Einvernehmen mit den zuständigen zentralen staatlichen Organen durch Anordnung die Haftungshöchstbeträge gemäß den §§ 68, 98, 114 und 116 abändern.

#### § 143

##### Inkrafttreten und Aufhebung von Rechtsvorschriften

(1) Dieses Gesetz tritt mit seiner Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. Artikel 7 des Einführungsgesetzes vom 10. Mai 1897 zum Handelsgesetzbuch (RGBl. Nr. 23 S. 437),
2. Viertes Buch des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 in der zuletzt gültigen Fassung,
3. Verordnung vom 15. Dezember 1939 zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht (RGBl. I Nr. 259 S. 2501),
4. §§ 149 bis 158 des Gesetzes vom 17. Mai 1898 über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (RGBl. Nr. 21 S. 189),
5. §§ 29 und 30 der Verordnung vom 15. Oktober 1952 über die Übertragung der Angelegenheiten der Freiwilligen Gerichtsbarkeit (GBl. Nr. 146 S. 1057),
6. Gesetz vom 20. Mai 1898 betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (RGBl. Nr. 25 S. 868) in der zuletzt gültigen Fassung,
7. Gesetz vom 15. Juni 1895 betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei (RGBl. Nr. 23 S. 341),
8. Gesetz vom 22. Mai 1881 betr. die Küstenfrachtfahrt (RGBl. Nr. 11 S. 97),
9. Gesetz vom 28. Juni 1933 über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken (RGBl. I Nr. 71 S. 412).

Das vorstehende, von der Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik am fünften Februar neunzehnhundertsechundsiebzig beschlossene Gesetz wird hiermit verkündet.

Berlin, den fünften Februar neunzehnhundertsechundsiebzig

Der Vorsitzende des Staatsrates  
der Deutschen Demokratischen Republik

W. S t o p h