

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR TRANSPORTRECHT E.V.

Translation¹

HANDELSGESETZBUCH

in der durch das
Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts
vom 20. April 2013 (BGBl. 2013 I S. 831)
und

§ 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) in Verbindung mit dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) geänderten Fassung

Auszug

Fünftes Buch

Seehandel

Erster Abschnitt

Personen der Schifffahrt

§ 476

Reeder

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

§ 477

Ausrüster

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

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

(3) Wird der Eigentümer eines Schiffes von einem Dritten als Reeder in Anspruch genommen,

COMMERCIAL CODE

as revised by the
Act to Reform Maritime Law of 20 April 2013
(Federal Law Gazette 2013 I p. 831)
and

Section 1 (2) of the Competence Reassignment Act of 16 August 2002 (Federal Law Gazette I p. 3165) in connection with the Organisational Decree of 17 December 2013 (Federal Law Gazette I p. 4310)

Extract

Fifth Book

Maritime Trade

Chapter 1

Persons involved in shipping

Section 476

Shipowner

A Shipowner (Reeder) is a person who owns a ship which is operated by him in commercial navigation.

Section 477

Operator

(1) An Operator (Ausrüster) is a person who operates a ship in commercial navigation which does not belong to him.

(2) In relation to third parties, an Operator is regarded as being a Shipowner.

(3) Where a third party makes a claim against the owner of a ship on the basis that the

¹ Translation provided by the Deutsche Gesellschaft für Transportrecht, Schaarsteinwegsbrücke 2, 20459 Hamburg. The translation may be reproduced only under the condition that the Deutsche Gesellschaft für Transportrecht is stated as being the author.

so kann er sich dem Dritten gegenüber nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten unverzüglich nach Geltendmachung des Anspruchs den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

§ 478

Schiffsbesatzung

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

§ 479

Rechte des Kapitäns. Tagebuch

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

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

§ 480

Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadenser-

owner is a Shipowner², the owner may only claim that the ship is being operated in commercial navigation by an Operator and not by him if he informs the third party without undue delay after the claim is made of the name and address of the Operator.

Section 478

Ship's company

The ship's company consists of the master, the officers and the crew as well as all other persons involved in the operation of the ship who have been employed by the Shipowner³ or by the Operator,⁴ or who have been put at the disposal of the Shipowner or Operator by a third party for the purpose of performing work relating to the ship's operation, and who are subject to the orders of the master.

Section 479

Rights of the master; the ship's logbook

(1) The master is authorised to conduct all such business and legal transactions on behalf of the Shipowner⁵ as are usual for the operation of the ship. This authorisation also extends to the conclusion of contracts of carriage and to the issue of bills of lading. A third party will only be bound by any restriction on the authority of the master if he knew or ought to have known of the restriction.

(2) Where a ship's logbook is to be kept, the master must record all accidents occurring during the voyage which concern the ship, any persons or the cargo it is carrying, or which may otherwise result in loss or damage. The description of each accident must also identify the means used to avert the loss or damage or to mitigate it. Any person affected by the accident may demand a copy of the entries made in the logbook regarding the accident, and may also demand that such copy be certified.

Section 480

Noxal liability of the Shipowner for the ship's company and pilots

Where, in the course of performing his duties, a member of the ship's company or a pilot on board the ship incurs liability to a third party for

² See Section 476.

³ See Section 476.

⁴ See Section 477(1).

⁵ See Section 476.

satzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.

damages the Shipowner⁶ is also liable for the damages. However, the Shipowner shall be liable to a person having an interest in the cargo for any damage resulting from the loss of, or damage to, the cargo carried by the ship only in the same way as if he were the Contractual Carrier;⁷ Section 509 below shall apply mutatis mutandis.

Zweiter Abschnitt
Beförderungsverträge

Chapter 2
Transport contracts

Erster Unterabschnitt
Seefrachtverträge

Subchapter 1
Contracts for the carriage of goods by sea

Erster Titel
Stückgutfrachtvertrag

Title 1
Contract for the carriage of general cargo

Erster Untertitel
Allgemeine Vorschriften

Subtitle 1
General provisions

§ 481

Section 481

Hauptpflichten. Anwendungsbereich

Primary duties; scope of application

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

(1) Under a contract for the carriage of general cargo, the Contractual Carrier (Verfrachter) is obliged to carry the goods by sea by ship to their destination and there to deliver them to the consignee.

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

(2) The Contractual Shipper (Befrachter) is obliged to pay the agreed freight.

(3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Stückgutfrachtvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

(3) The provisions of the present Title shall apply whenever the carriage is part of the operations of a business enterprise. If the nature or size of the enterprise is such that it does not require a commercially organized business operation, and if the name of the enterprise has also not been entered in the Commercial Register pursuant to Section 2, then also the provisions set out in Chapter 1 of Book 4 shall supplement the contract for the carriage of general cargo; however, Sections 348 to 350 shall not apply.

⁶ See Section 476.

⁷ See Section 481(1).

§ 482

Allgemeine Angaben zum Gut

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

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

§ 483

Gefährliches Gut

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

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

Section 482

General information regarding the goods

(1) Prior to delivery of the goods to the Contractual Carrier⁸ for carriage, the Contractual Shipper⁹ shall provide to the Contractual Carrier such information relating to the goods as is required for their carriage. In particular, the Contractual Shipper shall furnish information in text form¹⁰ regarding the quantity, number, or weight of the goods, as well as the leading marks and the nature of the goods.

(2) Where a third party designated by the Contractual Shipper delivers the goods to the Contractual Carrier for carriage, the Contractual Carrier may demand of the third party to provide him with the information set out in the second sentence of subsection (1) above.

Section 483

Dangerous goods

(1) Where dangerous goods are to be carried, the Contractual Shipper¹¹ and the third party referred to in Section 482 (2) shall, in a timely manner and in text form¹², inform the Contractual Carrier¹³ of the precise nature of the danger and, to the extent necessary, of any precautionary measures to be taken.

(2) If the Contractual Carrier, the master or the ship's agent did not know, or had not been informed of the nature of the danger when taking over the goods, then the Contractual Carrier may unload, store, or return dangerous goods or, to the extent necessary, destroy them or render them harmless without thereby becoming liable in damages to the Contractual Shipper. If the Contractual Carrier, the master or the ship's agent knew of the nature of the danger when the goods were received for carriage, or had at least been informed of it, then the Contractual Carrier may only implement the measures set out in the first sentence above without becoming liable to the Contractual Shipper if the dangerous goods were likely to become a danger to the ship or its cargo, and such danger was not due to the Contractual Carrier's

⁸ See Section 481(1).

⁹ See Section 481(2).

¹⁰ See Section 126b of the German Civil Code: "If text form is prescribed by law, the declaration must be made in a document or in another manner suitable for its permanent reproduction in writing, the person making the declaration must be named and the completion of the declaration must be shown through the reproduction of a signature of the name or otherwise."

¹¹ See Section 481(2).

¹² See Section 126b of the German Civil Code, as quoted in the footnote to Section 482 above.

¹³ See Section 481(1).

geführt worden ist.

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

§ 484

Verpackung. Kennzeichnung

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

§ 485

See- und Ladungstüchtigkeit

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

§ 486

Abladen. Verladen. Umladen. Löschen

(1) Der Befrachter hat die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung (Abladung) innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit zu be-

fault or neglect.

(3) The Contractual Carrier may claim reimbursement from the Contractual Shipper and the third party referred to in Section 482 (2), should the latter have provided incorrect or incomplete information at the handover¹⁴ of the goods for carriage, of any costs or expenses necessitated by the measures taken pursuant to the first sentence of subsection (2).

Section 484

Packing; labelling or marking

Insofar as the goods, given their nature and the carriage agreed require packaging, the Contractual Shipper¹⁵ shall package them in such a way that they are protected against loss and damage and in such a way that the Contractual Carrier¹⁶ suffers no loss or damage. Where the goods are to be delivered for carriage in or on a container, a pallet, or any other load device used to consolidate cargo units, the Contractual Shipper must in the same way stow and secure the goods, in or on the load device. Furthermore, the Contractual Shipper shall label or mark the goods insofar as their contractually agreed handling so requires.

Section 485

Seaworthiness and cargoworthiness

The Contractual Carrier¹⁷ must ensure that the ship is seaworthy and properly furnished, equipped, manned, and sufficiently supplied (seaworthiness); the Contractual Carrier must also ensure that the holds, including the refrigerating and cooling chambers, as well as all other parts of the ship in or on which cargo is stowed, are fit for the reception, carriage, and preservation of the goods (cargoworthiness).

Section 486

Handover; loading and stowage; transshipment; discharge

(1) The Contractual Shipper¹⁸ must procure the delivery of the goods to the Contractual Carrier¹⁹ for carriage (handover) within the agreed

¹⁴ See Section 486.

¹⁵ See Section 481(2).

¹⁶ See Section 481(1).

¹⁷ See Section 481(1).

¹⁸ See Section 481(2).

¹⁹ See Section 481(1).

wirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekenntnis zu erteilen. Das Empfangsbekenntnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.

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

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

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

§ 487

Begleitpapiere

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

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

time. The Contractual Carrier must issue to the person who performs the handover at his request a written confirmation of receipt. Such confirmation of receipt may also be provided in a bill of lading or in a sea waybill.

(2) Unless the circumstances or customary practice require otherwise, the Contractual Carrier must load the goods on board the ship, stow them there and secure them (loading and stowage), and must also discharge the goods from the ship.

(3) Where the goods are stored in a container, the Contractual Carrier is authorised to tranship the container.

(4) Without the Contractual Shipper's consent, the Contractual Carrier may not load the goods on deck. Where a bill of lading is issued, the consent of the Documentary Shipper (Section 513 (2)) is required. However, the goods may be loaded on deck without such consent, provided they are placed in or on a load device suitable for on-deck carriage, and also provided that the deck has been properly fitted out to carry such a load device.

Section 487

Accompanying documents

(1) The Contractual Shipper²⁰ shall provide to the Contractual Carrier²¹ such documents and such information that may be necessary for official processing prior to delivery of the goods, in particular for customs clearance.

(2) The Contractual Carrier shall be liable for any damage caused by the loss of, damage to, or incorrect use of the documents given to the Contractual Carrier, unless such damage could not have been avoided by a prudent sea carrier exercising due care. The liability of the Contractual Carrier is limited to the amount which would have been payable if the goods had been lost. Any agreement expanding or further restricting this liability shall be effective only if it is individually negotiated, whether agreed for one or several similar contracts between the same parties. However, any provision in the bill of lading further reducing the liability shall be ineffective as against third parties.

²⁰ See Section 481(2).

²¹ See Section 481(1).

§ 488

Haftung des Befrachters und Dritter

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

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

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

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

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

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes.

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

(4) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrach-

Section 488

Liability of the Contractual Shipper and of third parties

(1) The Contractual Shipper²² shall compensate the Contractual Carrier²³ for any damage, costs or expenses caused by any of the following:

1. the inaccuracy or incompleteness of the required information regarding the goods;
2. the failure to disclose the goods' dangerous nature;
3. the insufficient packing or labelling or marking of the goods; or
4. the lack, incompleteness or inaccuracy of the documents or information referred to in Section 487 (1).

However, the Contractual Shipper shall be released from liability if the breach of duties is not due to his fault or neglect.

(2) If the third party referred to in Section 482 (2) provides incorrect or incomplete information when performing the handover,²⁴ or if he fails to disclose the goods' dangerous nature to the Contractual Carrier, then the Contractual Carrier may also demand compensation from said third party for any damage, costs or expenses the Contractual Carrier has suffered and any costs or expenses he has incurred as a result. This shall not apply if the breach of duties is not due to the fault or neglect of the third party.

(3) Where a bill of lading is issued, the Contractual Shipper and the Documentary Shipper (Section 513 (2)) shall compensate the Contractual Carrier, even if they are not at fault, for any damage, costs or expenses caused by any of the following:

1. the inaccuracy or incompleteness of any information in the bill of lading provided pursuant to Section 515 (1) number 8 as regards the goods' quantity, number or weight, or as regards the leading marks used for identification, or
2. the failure to disclose the dangerous nature of the goods.

However, the Contractual Shipper and the Documentary Shipper shall each be liable to the Contractual Carrier only for damage, costs or expenses resulting from his own provision of incomplete or inaccurate information.

(4) Where conduct on the part of the Contractual Carrier contributed to any damage suf-

²² See Section 481(2).

²³ See Section 481(1).

²⁴ See Section 486.

ters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung des Befrachters und des Abladers nach Absatz 3 zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

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

§ 489

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Stückgutfrachtvertrag jederzeit kündigen.

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

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

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

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

ferred or costs or expenses incurred, then the obligation pursuant to subsection (3) above of the Contractual Shipper and of the Documentary Shipper to compensate the Contractual Carrier, as well as the extent of such compensation, shall depend on the extent to which such conduct has contributed to the damage, costs or expenses.

(5) Any agreement excluding the liability pursuant to subsections (1), (2), or (3) shall be effective only if it is individually negotiated, whether agreed for one or several similar contracts between the same parties. In derogation from the first sentence, the compensation payable by the Contractual Shipper or the Documentary Shipper may be limited, in amount, also by standard terms of contract.

Section 489

Termination by the Contractual Shipper

(1) The Contractual Shipper²⁵ may terminate the contract for the carriage of general cargo at any time.

(2) If the Contractual Shipper terminates the contract, the Contractual Carrier²⁶ may claim either:

1. the agreed freight, as well as any costs or expenses that the Contractual Carrier is entitled to have reimbursed, after setting off any costs or expenses he saved as a result of the termination of the contract, or anything he acquired or failed, in bad faith, to acquire; or
2. payment of one third of the freight agreed (dead freight).

Where the termination is based on reasons within the sphere of risk of the Contractual Carrier, no claim to dead freight pursuant to number 2 of the first sentence shall arise; in such event, there is also no claim under number 1 of the first sentence insofar as the carriage is of no interest to the Contractual Shipper.

(3) If goods have already have been loaded and stowed prior to the termination, the Contractual Carrier shall be entitled to take, at the Contractual Shipper's cost, the measures set out in Section 492 (3) second to fourth sentences. Where the termination is based on reasons within the sphere of risk of the Contractual Carrier, the Contractual Carrier must bear the costs, notwithstanding the first sentence.

²⁵ See Section 481(2).

²⁶ See Section 481(1).

§ 490

Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung

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

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

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

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

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

Section 490

Contractual Carrier's rights in the event of failed or delayed handover

(1) If the Contractual Shipper²⁷ fails to procure the handover²⁸ of the entire cargo or part of the cargo for carriage within the time contractually agreed therefor, then the Contractual Carrier²⁹ may set a reasonable time for the Contractual Shipper within which the missing cargo is to be handed over.

(2) If the cargo has not been handed over for carriage by the expiry of the time set pursuant to subsection (1), or if it is obvious that the cargo will not be handed over for carriage within the time set, then the Contractual Carrier may terminate the contract and assert the claims set out in Section 489 (2).

(3) If only a part of the cargo has been handed over for carriage by the expiry of the time set pursuant to subsection (1), then the Contractual Carrier may carry that part of the cargo that has already been loaded and stowed; in this case, the Contractual Carrier may demand the full freight as well as reimbursement of any costs or expenses incurred as a result of the incompleteness of the cargo. However, any freight for goods which the Contractual Carrier transports on the same ship in place of the goods which had not been loaded and stowed shall be deducted from the full freight. In addition, the Contractual Carrier may demand further security to the extent that the incompleteness of the cargo causes him to lose security for the full freight.

(4) The Contractual Carrier may exercise the rights set out in subsections (2) or (3) also without setting a time if the Contractual Shipper or the third party referred to in Section 482 (2) seriously and definitively refuses to procure the handover. Furthermore, the Contractual Carrier may also terminate the contract pursuant to subsection (2) without setting a time if particular circumstances dictate that, after weighing the respective interests of the parties, the Contractual Carrier cannot reasonably be expected to continue the contractual relationship.

(5) Insofar as the failure to procure the handover of the cargo in due time occurred for reasons within the sphere of risk of the Contractual Carrier, the Contractual Carrier shall not be entitled to the rights set out above.

²⁷ See Section 481(2).

²⁸ See Section 486.

²⁹ See Section 481(1).

§ 491

Nachträgliche Weisungen

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

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

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

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

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

Section 491

Subsequent instructions

(1) Unless otherwise provided for by Section 520 (1), the right of disposal in relation to the goods is vested in the Contractual Shipper.³⁰ In particular, he may instruct the Contractual Carrier³¹ to stop the goods in transit or to deliver them to another destination, or to deliver them to a different place of discharge or to another consignee. The Contractual Carrier is obliged to comply with such instructions only insofar as this can be done without the risk of prejudice to his business, or damage to the Contractual Shippers or consignees of other shipments. The Contractual Carrier may claim from the Contractual Shipper reimbursement of the costs or expenses incurred by the Contractual Carrier as a result of having to carry out the instruction, and may also claim reasonable remuneration; the Contractual Carrier may require an advance payment as a precondition to carrying out the instruction.

(2) The Contractual Shipper's right of disposal shall expire following the goods' arrival at the place of discharge. From then on, the right of disposal pursuant to subsection (1) shall lie with the consignee. Should the consignee exercise this right, he shall reimburse the Contractual Carrier for the resulting costs or expenses incurred by the latter, and shall also pay reasonable remuneration; the Contractual Carrier may require an advance payment as a precondition to carrying out the instruction.

(3) If a sea waybill has been issued and its terms so provide, the Contractual Shipper may exercise his right of disposal only against presentation of his original of the sea waybill.

(4) If the Contractual Carrier intends not to comply with an instruction issued to him, then he shall notify the party having issued such instruction of his intention without undue delay.

(5) If the exercise of the right of disposal has been made dependent upon the presentation of a sea waybill, but the Contractual Carrier carries out instructions without having had an original of the sea waybill presented to him, then the Contractual Carrier shall be liable to the person who has the right to claim for any damage caused thereby. This liability is limited to the amount which would be payable if the goods were lost. Any agreement expanding or further restricting the liability shall be effective only if it is individually negotiated, whether agreed for one or several similar contracts between the same parties.

³⁰ See Section 481(2).

³¹ See Section 481(1).

§ 492

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

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

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

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

Section 492

Obstacles to carriage and delivery

(1) If it becomes evident, after the goods have been taken over, that the carriage of the goods or their delivery cannot be performed in accordance with the contract, the Contractual Carrier³² shall ask for instructions from the person who has the right of disposal in relation to the goods pursuant to Section 491 or Section 520. If that person is the consignee, and if the consignee cannot be located or refuses to accept the goods, the Contractual Shipper³³ shall have the right of disposal pursuant to the first sentence, provided no bill of lading has been issued; an original of the sea waybill need not be presented in such a case even if its terms require that this be done when exercising the right of disposal. If instructions have been issued to the Contractual Carrier and the obstacle is not within the sphere of risk of the Contractual Carrier, the Contractual Carrier may assert claims pursuant to Section 491 (1) fourth sentence.

(2) If the obstacle to carriage or delivery has arisen after the consignee has issued the instruction, pursuant to his right of disposal under Section 491, that the goods are to be delivered to a third party, then for the purposes of applying subsection (1) the consignee shall be deemed to be the Contractual Shipper and the third party shall be deemed to be the consignee.

(3) If the Contractual Carrier is unable to obtain instructions, within reasonable time, with which he would have had to comply pursuant to Section 491 (1) third sentence, then he shall take such measures as seem to be in the best interest of the party having the right of disposal. For instance, the Contractual Carrier may discharge the goods from the ship and store them, he may entrust them to a third party for storage for the account of the party having the right of disposal pursuant to Section 491 or Section 520, or he may return them; should the Contractual Carrier entrust a third party with the goods, he shall be liable only for exercising due diligence in choosing the third party. The Contractual Carrier may also have the goods sold pursuant to Section 373 (2) to (4) if they are perishable or if their condition warrants such a measure, or if the costs to be incurred otherwise are out of proportion to the goods' value. The Contractual Carrier may destroy goods which cannot be sold. The carriage is deemed to have been terminated once the goods have been discharged from the ship.

³² See Section 481(1).

³³ See Section 481(2).

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

(4) The Contractual Carrier may claim reimbursement of any costs or expenses necessitated by the measures taken pursuant to subsection (3), and may also claim reasonable remuneration, unless the obstacle falls within the sphere of risk of the Contractual Carrier.

§ 493

Zahlung. Frachtberechnung

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

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

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

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

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

Section 493

Payment; calculation of freight

(1) The freight shall be payable on delivery of the goods. In addition to the freight, the Contractual Carrier³⁴ shall be entitled to reimbursement of any costs or expenses insofar as they were incurred for the goods and the Contractual Carrier could reasonably regard the costs or expenses as necessary in the circumstances.

(2) The claim to freight falls away insofar as the carriage is impossible. If the carriage is terminated prematurely due to an obstacle to carriage or delivery, the Contractual Carrier shall be entitled to a pro-rata share of the freight for the completed part of the carriage, provided the partially performed carriage is of interest to the Contractual Shipper.³⁵

(3) In derogation from subsection (2) above, the Contractual Carrier shall retain the claim to freight if the carriage becomes impossible for reasons within the sphere of risk of the Contractual Shipper, or for reasons arising at a point in time when the Contractual Shipper is in default of his obligation to accept performance by the Contractual Carrier. However, any savings made, or any benefits the Contractual Carrier has otherwise obtained, or has failed in bad faith to obtain, are to be set off against freight.

(4) If, for reasons within the sphere of risk of the Contractual Shipper, delay occurs after the start of carriage and prior to arrival at the place of discharge, then the Contractual Carrier shall be entitled to reasonable remuneration in addition to the freight.

(5) If the freight is agreed by reference to the number or weight of the goods or the quantity of the goods otherwise expressed, any statements made in the sea waybill or bill of lading in this regard are presumed to be accurate for the purpose of calculating the freight; this presumption shall apply even if such a statement is accompanied by a reservation based on an assertion that there were no reasonable means of checking the accuracy of the information.

³⁴ See Section 481(1).

³⁵ See Section 481(2).

§ 494

Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

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

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

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

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

§ 495

Pfandrecht des Verfrachters

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

Section 494

Rights of the consignee; duty to pay

(1) Following the goods' arrival at the place of discharge, the consignee may require the Contractual Carrier³⁶ to deliver the goods to him in return for the performance of the obligations under the contract for the carriage of general cargo. If the goods have been delivered damaged or late or have been lost, the consignee may assert, in his own name, the rights against the Contractual Carrier under the contract for the carriage of general cargo; the Contractual Shipper³⁷ remains entitled to make these claims. It makes no difference in this context whether the consignee or the Contractual Shipper is acting on his own behalf or in the interests of another party.

(2) A consignee who asserts his right pursuant to subsection (1) first sentence must pay any freight due up to the amount specified in the document of carriage. Where no document of carriage has been issued, or no document of carriage has been presented to the consignee, or where the amount payable as freight is not evidenced by the document of carriage, the consignee must pay the freight agreed with the Contractual Shipper, insofar as it is not unreasonable.

(3) Furthermore, a consignee who asserts his right pursuant to subsection (1) first sentence must pay remuneration pursuant to Section 493 (4), provided the consignee was notified of the amount owed on delivery of the goods.

(4) The Contractual Shipper remains obliged to pay the amounts owed under the contract.

Section 495

Contractual Carrier's lien

(1) For all of his claims under the contract for the carriage of general cargo, the Contractual Carrier³⁸ shall have a lien over the goods delivered to him for carriage, whether they belong to the Contractual Shipper,³⁹ the Documentary Shipper,⁴⁰ or a third party that has consented to the carriage of the goods. The Contractual Carrier shall also have a lien over the goods of the Contractual Shipper for all undisputed claims under other contracts concluded with the Contractual Shipper for the carriage of goods by sea, for the carriage of goods by other means, for freight forwarding and for warehousing. The lien extends to the accom-

³⁶ See Section 481(1).

³⁷ See Section 481(2).

³⁸ See Section 481(1).

³⁹ See Section 481(2).

⁴⁰ See Section 513(2).

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

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

(4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 491 oder § 520 verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so sind die Androhung und die Benachrichtigungen an den Befrachter zu richten.

§ 496

Nachfolgender Verfrachter

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

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

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

§ 497

Rang mehrerer Pfandrechte

Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 440, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so bestimmt sich der Rang dieser Pfandrechte untereinander nach § 442.

panying documents.

(2) The lien shall persist for as long as the Contractual Carrier has possession of the goods, and in particular for as long as he has the right of disposal over them by means of a bill of lading, a consignment bill (Ladeschein), or a warehouse warrant.

(3) The lien shall persist even after delivery, provided the Contractual Carrier asserts the lien by means of a court action within ten days after delivery, and provided the goods are still in the consignee's possession.

(4) The warning regarding the impending sale of a pledged item provided for by Section 1234 (1) of the German Civil Code, as well as the notifications stipulated by Sections 1237 and 1241 of the German Civil Code, are to be addressed to the consignee, who has the right of disposal pursuant to Section 491 or Section 520. If the consignee cannot be located, or if the consignee refuses to accept the goods, then the warning and the notifications are to be addressed to the Contractual Shipper.

Section 496

Subsequent carriers

(1) Where carriage is performed by several carriers and where it is incumbent on the last of them to collect, at delivery, the payments owing to the preceding carriers, he has to exercise the rights of the preceding carriers, in particular to enforce the lien. The lien of each preceding carrier shall persist for as long as the lien of the last carrier is in force.

(2) If a preceding carrier is paid by a subsequent carrier, the claim and the lien of the former shall devolve to the latter.

(3) Subsections (1) and (2) above shall also apply to the claims and rights of any freight forwarder who has participated in performing the carriage.

Section 497

Priority of liens

Should several liens over the same goods arise pursuant to Sections 397, 440, 464, 475b and 495, the ranking of these liens inter se shall be determined pursuant to Section 442.

Zweiter Untertitel
Haftung wegen Verlust oder
Beschädigung des Gutes

§ 498

Haftungsgrund

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

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

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

§ 499

Besondere Schadensursachen

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

1. Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer,
2. kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie Quarantänebeschränkungen,
3. gerichtlicher Beschlagnahme,

Subtitle 2
Liability for loss of or
damage to the goods

Section 498

Basis of liability

(1) The Contractual Carrier⁴¹ shall be liable for any damage resulting from the loss of, or damage to, the goods occurring between the time the goods are taken over for carriage and their delivery.

(2) The Contractual Carrier shall be released from liability pursuant to subsection (1) insofar as the loss of, or damage to, the goods was due to circumstances which could not have been avoided by a prudent sea carrier exercising due care. If the goods were carried by an unseaworthy or uncargoworthy ship, and if the facts of the case indicate a likelihood that the goods were lost or damaged due to the ship's lack of seaworthiness or cargoworthiness, then the Contractual Carrier shall be released from liability pursuant to the first sentence only if he proves that the lack of seaworthiness or cargoworthiness could not have been discovered prior to commencement of the voyage by a prudent sea carrier exercising due care.

(3) Where fault or neglect on the part of the party who has suffered loss or damage contributed to the occurrence of that loss or damage, then the obligation to pay compensation and the amount of the compensation payable shall depend on the circumstances, and in particular on the extent to which the loss or damage was caused primarily by one or other of them.

Section 499

Particular causes of loss

(1) The Contractual Carrier⁴² shall be released from liability insofar as the loss of, or damage to, the goods was caused by any of the following circumstances:

1. perils or accidents of the sea or other navigable waters;
2. war or hostilities, social unrest, acts by public enemies, or measures taken by sovereigns, as well as quarantine restrictions;
3. seizure under legal process;

⁴¹ See Section 481(1).

⁴² See Section 481(1).

- | | |
|---|--|
| <p>4. Streik, Aussperrung oder sonstiger Arbeitsbehinderung,</p> <p>5. Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader,</p> <p>6. der natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,</p> <p>7. der Beförderung lebender Tiere,</p> <p>8. Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern,</p> <p>9. Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern.</p> | <p>4. strikes, lockouts, or other restraints of labour;</p> <p>5. acts or omissions by the Contractual Shipper or the Documentary Shipper,⁴³ in particular, insufficiency of packing or improper labelling or marking of the cargo units by the Contractual Shipper or the Documentary Shipper;</p> <p>6. inherent vice or characteristics of certain goods that make them particularly susceptible to damage, particularly through breakage, rust, internal spoiling, drying out, leakage, or normal wastage in bulk or weight;</p> <p>7. carriage of live animals;</p> <p>8. measures serving to save human life at sea;</p> <p>9. salvage measures at sea.</p> |
|---|--|

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

The first sentence shall not apply insofar as the damage could have been avoided by a prudent sea carrier exercising due care.

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

(2) If loss or damage has occurred which, given the circumstances, might have been due to one of the causes set out in subsection (1) first sentence, then it shall be presumed that the corresponding loss or damage has in fact been so caused. The first sentence shall not apply if the goods were carried by an unseaworthy or uncar-goworthy ship.

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

(3) If the Contractual Carrier, by virtue of the contract for carriage of general cargo, is under a duty to protect the goods particularly from the effects of heat, cold, variations in temperature, humidity, vibrations or similar effects, then the Contractual Carrier may avail himself of the defences set out in subsection (1) first sentence number 6 only if he has taken all of the measures incumbent upon him in light of the circumstances, in particular in respect of the choice, maintenance, and use of specific equipment, and only if he has complied with any special instructions that may have been issued.

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

(4) The Contractual Carrier may avail himself of the defences set out in subsection (1) first sentence number 7 only if he has taken all of the measures incumbent upon him in the circumstances, and if he has complied with any specific instructions that may have been issued.

§ 500

Section 500

Unerlaubte Verladung auf Deck

Impermissible stowage on deck

Hat der Verfrachter ohne die nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters

If the Contractual Carrier⁴⁴ has stowed goods on deck without having obtained the consent re-

⁴³ See Section 513(2).

⁴⁴ See Section 481(1).

oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde. Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 501

Haftung für andere

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

§ 502

Wertersatz

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

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

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

(4) Von dem nach den vorstehenden Absätzen zu ersetzenden Wert ist der Betrag abzuzie-

quired from the Contractual Shipper or the Documentary Shipper⁴⁵ pursuant to Section 486 (4), the Contractual Carrier shall be liable for any damage arising from the loss of, or damage to, the goods arising as a result of so being stowed on deck, even if the loss or damage occurred without the fault or neglect of the Contractual Carrier. In the circumstances covered by the first sentence, it is presumed that any loss of, or damage to, the goods is attributable to the fact that they were stowed on deck.

Section 501

Liability for others

The Contractual Carrier⁴⁶ is liable for the fault or neglect of his servants and that of the ship's company to the same extent as if the fault or neglect in question were his own. The same shall apply to fault or neglect of other persons whose services he makes use of for the carriage of goods.

Section 502

Compensation based upon value

(1) If the Contractual Carrier⁴⁷ is liable for damages resulting from the total or partial loss of goods pursuant to the provisions of the present Subtitle, he shall pay the value that the goods would have had if they had been delivered in due time at the contractually agreed destination.

(2) If the Contractual Carrier is liable for damages resulting from damage to the goods pursuant to the provisions of the present Subtitle, he shall pay the difference between the value of the damaged goods at the place and time of delivery and the value that the goods would have had at the place and time of delivery had they not been damaged. The costs necessary to mitigate or remedy the damage are presumed to be equal to the amount of the difference determined in accordance with the first sentence.

(3) The value of the goods shall be determined by reference to their market price, or, if there is no such market price, the normal market value of goods of the same kind and having the same characteristics. If the goods were sold immediately prior to being taken over for carriage, the purchase price noted in the seller's invoice, including the costs of carriage comprised therein, shall be presumed to be their market price.

(4) Any customs duties or any other costs saved as a result of the loss of, or damage to, the

⁴⁵ See Section 513(2).

⁴⁶ See Section 481(1).

⁴⁷ See Section 481(1).

hen, der infolge des Verlusts oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie im Falle des Verlusts an Fracht erspart ist.

goods as well as any freight saved as a result of loss of the goods shall be deducted from the value payable under the above subsections.

§ 503

Schadensfeststellungskosten

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

Section 503

Cost of assessing the damage

In the event of loss of, or damage to, the goods, the Contractual Carrier⁴⁸ shall bear the costs of assessing the damage; this shall be in addition to the compensation payable pursuant to Section 502.

§ 504

Haftungshöchstbetrag bei Güterschäden

(1) Die nach den §§ 502 und 503 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.

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

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

Section 504

Limit of liability for lost or damaged goods

(1) The compensation payable for loss or damage pursuant to Sections 502 and 503 is limited to the amount of 666.67 units of account per package or unit, or to the amount of 2 units of account per kilogram of the goods' gross weight, whichever amount is higher. Where a container, pallet or any other load device is used to consolidate cargo units, then each package or unit enumerated in a document of carriage as being contained in such load device shall be deemed to be a package or unit within the meaning of the first sentence. Insofar as the document of carriage does not provide this information, the load device shall be deemed to be the package or unit.

(2) If the goods consist of several cargo units (cargo) and only some of the cargo units have been lost or damaged, then the limit of liability pursuant to subsection (1) shall be calculated on the basis:

1. of the entire cargo if the entire cargo has depreciated in value; or
2. of the part of the cargo that has depreciated in value, if only a part of the cargo has depreciated in value.

§ 505

Rechnungseinheit

Die in diesem Untertitel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes oder an dem von den Parteien verein-

Section 505

Unit of account

The unit of account referred to under the present Subtitle shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount shall be converted into Euros on the basis of the exchange rate between the Euro and the Special Drawing Right on the date of delivery of

⁴⁸ See Section 481(1).

barten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

the goods, or on the date agreed by the parties. The value of the Euro, in terms of the Special Drawing Right, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions.

§ 506

Außervertragliche Ansprüche

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

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

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

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

§ 507

Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

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

Section 506

Non-contractual claims

(1) The exemptions from, and limitations on, liability provided for by the present Subtitle and in the contract for the carriage of general cargo shall apply equally to any non-contractual claims that the Contractual Shipper⁴⁹ or the consignee may have against the Contractual Carrier⁵⁰ for loss of, or damage to, the goods.

(2) The Contractual Carrier may also rely on the objections pursuant to subsection (1) against any non-contractual claims that third parties may assert for loss of, or damage to, the goods. However, such objections may not be relied upon if:

1. they are based on an agreement which deviates from the provisions of the present Subtitle to the detriment of the Contractual Shipper;
2. the third party had not consented to carriage of the goods, and the Contractual Carrier was aware that the Contractual Shipper did not have the authority to send the goods, or was unaware of this lack of authority through gross negligence; or
3. the goods, prior to being taken over for carriage, had been lost or stolen or otherwise gone missing while in the possession of the third party, or of a person deriving his right to possession from that third party.

Number 1 of the second sentence above shall not apply in respect of an agreement, permitted by Section 512 (2) number 1 below, concerning the liability of the Contractual Carrier for any damage resulting from the navigation or other management of the vessel or from fire or explosion on board the ship.

Section 507

Loss of right to rely on exemptions from and limitations on liability

The exemptions from, and limitations on, liability provided for by the present Subtitle and by the contract for the carriage of general cargo shall

⁴⁹ See Section 481(2).

⁵⁰ See Section 481(1).

not apply if:

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, oder
 2. der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.
1. the damage was caused by an act or omission of the Contractual Carrier⁵¹ himself, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result; or
 2. the Contractual Carrier has agreed with the Contractual Shipper⁵² or the Documentary Shipper⁵³ that the goods were to be carried below deck, and the loss of, or damage to, the goods is attributable to the fact that the goods were stowed on deck.

§ 508

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

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

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

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

§ 509

Ausführender Verfrachter

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

(2) Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Ver-

Section 508

Liability of servants and the ship's company

(1) If non-contractual claims are made for loss of, or damage to, the goods against a servant of the Contractual Carrier,⁵⁴ that servant, too, may avail himself of the exemptions from, and limitations on, liability provided for by the present Subtitle and by the contract for the carriage of general cargo. The same shall apply if the claims are made against a member of the ship's company.

(2) Reliance on the exemptions from, and limitations on, liability pursuant to subsection (1) is precluded if the obligor has acted intentionally or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(3) If both the Contractual Carrier and one of the persons referred to in subsection (1) are liable for the loss of, or damage to, the goods, they shall be jointly and severally liable.

Section 509

Performing Carrier

(1) Where carriage is performed, in whole or in part, by a third party who is not the Contractual Carrier,⁵⁵ then that third party (Performing Carrier) shall be liable in the same way as if he were the Contractual Carrier, for any damage resulting from the loss of, or damage to, the goods during the carriage performed by him.

(2) Any agreement with the Contractual Shipper⁵⁶ or the consignee whereby the Contrace-

⁵¹ See Section 481(1).

⁵² See Section 481(2).

⁵³ See Section 513(2).

⁵⁴ See Section 481(1).

⁵⁵ See Section 481(1).

⁵⁶ See Section 481(2).

frachter seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

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

(4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.

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

§ 510

Schadensanzeige

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

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

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

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

§ 511

Verlustvermutung

(1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Zeitraums abgeliefert wird, der dem Zweifachen der vereinbarten Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt. Satz 1 gilt nicht, wenn der Verfrachter das Gut wegen eines Zurückbehaltungsrechts oder eines Pfandrechts nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht für eine Forderung auf einen Bei-

tual Carrier expands his liability shall affect the Performing Carrier only insofar as the latter has agreed to them in writing.

(3) The Performing Carrier may rely on all objections and defences which the Contractual Carrier is entitled to raise under the contract for the carriage of general cargo.

(4) The Contractual Carrier and the Performing Carrier shall be jointly and severally liable.

(5) If a claim is made against a servant of the Performing Carrier or against a member of the ship's company, then Section 508 shall apply mutatis mutandis.

Section 510

Notice of damage

(1) If loss of, or damage to, the goods is apparent and the consignee or the Contractual Shipper⁵⁷ fails to notify the Contractual Carrier⁵⁸ of said loss or damage at the latest on delivery of the goods, then the presumption shall be that the goods were delivered in their entirety and in undamaged condition. The notice must describe the loss or damage in sufficiently clear terms.

(2) The presumption pursuant to subsection (1) above shall also apply if the loss or damage was not apparent and no notice was given within three days after delivery.

(3) The notice of damage must be given in text form.⁵⁹ Timely dispatch of the notice shall suffice for purposes of compliance with the respective time limit.

(4) Where notice of the loss or damage is given on delivery, it shall suffice for such notice to be given to the party delivering the goods.

Section 511

Presumption of loss

(1) The person entitled to bring a claim may consider the goods lost if delivery has not taken place within a period that is twice as long as the agreed delivery period, but not shorter than thirty days or, in cases involving cross-border carriage, not shorter than sixty days. The first sentence shall not apply if the Contractual Carrier⁶⁰ may refuse performance of his obligation to deliver the goods due to a right of retention or lien, or if a lien over the goods in respect of a claim for contribution in

⁵⁷ See Section 481(2).

⁵⁸ See Section 481(1).

⁵⁹ See Section 126b of the German Civil Code, as quoted in the footnote to Section 482 above.

⁶⁰ See Section 481(1).

trag zur Großen Haverei besteht und das Gut daher nicht ausgeliefert werden darf.

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

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

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

general average prevents delivery of the goods.

(2) If the person entitled to bring a claim receives compensation for the loss of goods, such person may demand, upon receiving such compensation, to be notified without undue delay in the event the goods are found.

(3) Within one month of being notified that the goods have been found, the person entitled to bring a claim may demand that the goods be delivered to him in return for the reimbursement of the compensation, where appropriate less any costs that may have been a part of the compensation. Any obligation to pay the freight and any claims for damages shall remain unaffected.

(4) If the goods have been found after the compensation has been paid and the person entitled to bring a claim has not asked to be informed of such event, or if, having been informed, the person entitled to bring a claim does not assert his claim to delivery of the goods, then the Contractual Carrier has the right of free disposal of the goods.

§ 512

Abweichende Vereinbarungen

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

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

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

Section 512

Deviating agreements

(1) Any agreements deviating from the provisions of the present Subtitle may only be made if they have been individually negotiated, whether agreed for one or several similar contracts between the same parties.

(2) In derogation from subsection (1), also standard contract terms may stipulate the following:

1. that the Contractual Carrier⁶¹ is not liable for the fault or neglect of his servants or that of the ship's company if the loss or damage results from an act in the navigation or in other management of the ship, save for measures taken predominantly for the benefit of the cargo, or if the loss or damage results from fire or explosion on board the ship.
2. that the liability of the Contractual Carrier for loss or damage may be limited to amounts higher than those set out in Section 504.

⁶¹ See Section 481(1).

Dritter Untertitel
Beförderungsdokumente

§ 513

**Anspruch auf Ausstellung
eines Konnossements**

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

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

§ 514

Bord- und Übernahmekonnossement

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

(2) Ist das Gut an Bord genommen worden, so hat der Verfrachter das Konnossement mit der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde (Bordkonnossement). Ist bereits vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord genommen wurde, ein Konnossement ausgestellt worden (Übernahmekonnossement),

Subtitle 3
Documents of carriage

Section 513

**Entitlement to the issue of
a bill of lading**

(1) Unless otherwise agreed in the contract for the carriage of general cargo, the Contractual Carrier⁶² must issue to the Documentary Shipper,⁶³ at the latter's request, an order bill of lading that – at the election of the Documentary Shipper – is made out "To Order" of the Documentary Shipper, "To Order" of the consignee, or simply "To Order" (blank); in the last case, this shall be deemed to mean "To Order" of the Documentary Shipper. The master as well as any other person authorised to sign bills of lading on behalf of the Shipowner⁶⁴ shall be entitled to issue the bill of lading on behalf of the Contractual Carrier.

(2) The Documentary Shipper (Ablader) is the person who delivers the goods to the Contractual Carrier for carriage and who has been designated by the Contractual Shipper⁶⁵ as such for the purpose of being recorded in the bill of lading. If a party other than the Documentary Shipper delivers the goods for carriage, or if no party has been designated as the Documentary Shipper then the Contractual Shipper shall be deemed to be the Documentary Shipper.

Section 514

**"Shipped" bill of lading and
"received-for-shipment" bill of lading**

(1) A bill of lading shall be issued as soon as the Contractual Carrier⁶⁶ has received the goods. By virtue of the bill of lading, the Contractual Carrier confirms receipt of the goods and accepts the obligation to carry them to their destination and to deliver them to the person entitled to claim under the bill of lading against surrender of the bill of lading.

(2) When the goods have been loaded on board, the Contractual Carrier shall issue a bill of lading specifying when and by which ship the goods were loaded ("shipped" bill of lading). Where a bill of lading has already been issued before the goods are loaded on board ("received-for-shipment" bill of lading), then the Contractual

⁶² See Section 481(1).

⁶³ See Section 513(2).

⁶⁴ See Section 476.

⁶⁵ See Section 481(2).

⁶⁶ See Section 481(1).

so hat der Verfrachter auf Verlangen des Abladers im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde, sobald dies geschehen ist (Bordvermerk).

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

Carrier shall, at the Documentary Shipper's⁶⁷ request, state in the bill of lading when and by which ship the goods were loaded on board as soon as this has occurred ("notice of shipment").

(3) The bill of lading is to be issued in as many originals as the Documentary Shipper requests.

§ 515

Inhalt des Konnossements

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

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

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

§ 516

Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung

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

(2) Dem Konnossement gleichgestellt ist ei-

Section 515

Content of the bill of lading

(1) The bill of lading should include the following information:

1. place and date of issue;
2. name and address of the Documentary Shipper;⁶⁸
3. name of the ship;
4. name and address of the Contractual Carrier;⁶⁹
5. port of loading and destination;
6. name and address of the consignee and notify address, if any;
7. nature of the goods and their apparent order and condition;
8. quantity, number or weight of the goods and their permanent, legible leading marks;
9. freight owed on delivery, costs to be incurred up to the time of delivery as well as a statement concerning payment of the freight;
10. number of originals.

(2) At the Documentary Shipper's request, the information to be provided pursuant to subsection (1) numbers 7 and 8 must be recorded as the Documentary Shipper had provided it to the Contractual Carrier in text form⁷⁰ prior to the latter taking over the goods.

Section 516

Bill of lading format; power to make regulations

(1) The Contractual Carrier⁷¹ must sign the bill of lading; a reproduction of the personal signature by means of printing or stamp is sufficient.

(2) An electronic record having the same

⁶⁷ See Section 513(2).

⁶⁸ See Section 513(2).

⁶⁹ See Section 481(1).

⁷⁰ See Section 126b of the German Civil Code, as quoted in the footnote to Section 482 above.

⁷¹ See Section 481(1).

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

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

functions as a bill of lading shall be deemed equivalent to a bill of lading, provided the authenticity and integrity of the record is assured (electronic bill of lading).

(3) The Federal Ministry of Justice and for Consumer Protection is hereby empowered to determine by regulation, issued in agreement with the Federal Ministry of the Interior and not requiring the consent of the Federal Council (Bundesrat), the details concerning the issue, presentation, surrender and transfer of an electronic bill of lading, as well as the particulars of the process of making entries to an electronic bill of lading after it has been issued.

§ 517

Beweiskraft des Konnossements

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

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

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

Section 517

Evidentiary effect of the bill of lading

(1) A bill of lading shall establish the presumption that the Contractual Carrier⁷² has received the goods in the state described pursuant to Section 515 (1) numbers 7 and 8. If the description given therein refers to the contents of a closed load device, then the bill of lading shall establish the presumption set out in the first sentence only if the Contractual Carrier has inspected the contents and the results of said inspection have been recorded in the bill of lading. If the bill of lading does not provide any information regarding the apparent order and condition of the goods, then the bill of lading shall establish the presumption that the apparent order and condition of the goods were satisfactory at the time the Contractual Carrier received them.

(2) The bill of lading shall not establish the presumption pursuant to subsection (1) insofar as the Contractual Carrier has entered a reservation in the bill of lading. Such reservation must indicate the following:

1. the order and condition of the goods when received by the Contractual Carrier;
2. which information furnished in the bill of lading is incorrect, and what the correct information is;
3. the Contractual Carrier's reason for assuming that the information is incorrect; or
4. why the Contractual Carrier had insufficient opportunity to verify the information furnished.

⁷² See Section 481(1).

§ 518

Stellung des Reeders bei mangelhafter Verfrachterangabe

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

§ 519

Berechtigung aus dem Konnossement. Legitimation

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

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

§ 520

Befolgung von Weisungen

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

(2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnosse-

Section 518

Position of the Shipowner when the Contractual Carrier is inadequately identified

Where a bill of lading issued by the master or by any other party authorised to sign bills of lading on behalf of the Shipowner⁷³ does not identify the Contractual Carrier,⁷⁴ or where the bill of lading identifies a person as a Contractual Carrier who is in fact not the Contractual Carrier, then the rights and duties under the bill of lading will be those of the Shipowner instead of the Contractual Carrier.

Section 519

Entitlement to claim under a bill of lading; legitimation

Any claim under a contract for the carriage of goods by sea embodied in a bill of lading may be brought only by the person entitled to claim under the bill of lading. The legitimate holder of a bill of lading is, for his benefit, presumed to be the person entitled to claim under the bill of lading. A party shall be deemed to be the legitimate holder of a bill of lading if he is in the possession of a bill of lading which meets any one of the following criteria:

1. it is made out "To Bearer";
2. it is made out "To Order" and identifies the holder as the consignee, or does so by means of an unbroken chain of endorsements; or
3. it is made out in the name of the holder.

Section 520

Carrying out instructions

(1) Where a bill of lading has been issued, then only its legitimate holder shall have the right of disposal pursuant to Sections 491 and 492. The Contractual Carrier⁷⁵ may carry out instructions only against presentation of all the originals of the bill of lading. However, the Contractual Carrier may not carry out any instructions issued by the legitimate holder of the bill of lading if the Contractual Carrier is aware, or unaware through gross negligence, that the legitimate holder of the bill of lading is not the person entitled to claim under the bill of lading.

(2) If the Contractual Carrier carries out instructions without having had all the originals of

⁷³ See Section 476.

⁷⁴ See Section 481(1).

⁷⁵ See Section 481(1).

ments vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

the bill of lading presented to him, the Contractual Carrier shall be liable to the person entitled to claim under the bill of lading for any resulting damage the latter may suffer. The liability shall be limited to the amount which would have been payable if the goods had been lost.

§ 521

Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

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

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

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

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

Section 521

Delivery against surrender of the bill of lading

(1) After the goods' arrival at the place of discharge, the legitimate holder of the bill of lading shall be entitled to require the Contractual Carrier⁷⁶ to deliver the goods. The exercise of this right shall oblige the legitimate holder of the bill of lading to pay freight and any other remuneration pursuant to Section 494 (2) and (3).

(2) The Contractual Carrier shall be obliged to deliver the goods only against surrender of the bill of lading in which the delivery is confirmed, and against payment of any outstanding amounts owed pursuant to Section 494 (2) and (3). However, the Contractual Carrier may not deliver the goods to the legitimate holder of the bill of lading if the Contractual Carrier is aware, or unaware through gross negligence, that the legitimate holder of the bill of lading is not the person entitled to claim under the bill of lading.

(3) Where several originals of the bill of lading have been issued, then the goods are to be delivered to a legitimate holder of any one original bill of lading. Should several legitimate holders claim the goods, the Contractual Carrier must deposit the goods in a public warehouse or in some other form of safe storage and must accordingly inform the holders who have come forward and provide the reasons for proceeding in this manner. In this case, the Contractual Carrier may sell the goods pursuant to Section 373 (2) to (4), provided the goods are perishable or their condition warrants such a measure, or the costs foreseeably to be incurred otherwise are out of proportion to the goods' value.

(4) If the Contractual Carrier delivers the goods to a party other than the legitimate holder of the bill of lading or, in the circumstances covered by subsection (2) second sentence, to a party other than the person entitled to claim under the bill of lading, then the Contractual Carrier shall be liable for the resulting damage suffered by the person entitled to claim under the bill of lading. The liability shall be limited to the amount which would have been payable if the goods had been

⁷⁶ See Section 481(1).

lost.

§ 522

Einwendungen

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

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

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

§ 523

Haftung für unrichtige Konnossementsangaben

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

Section 522

Objections

(1) The Contractual Carrier⁷⁷ may only raise such objections against a claim by a person entitled to claim under the bill of lading insofar as they concern the validity of the statements made in the bill of lading, or insofar as they arise from the contents of the bill of lading, or insofar as the Contractual Carrier is entitled to rely on objections directly against the person entitled to claim under the bill of lading. An agreement to which the bill of lading merely makes reference is not incorporated into the bill of lading.

(2) The Contractual Carrier may not rebut the presumptions pursuant to Section 517 vis-à-vis a consignee designated in the bill of lading and to whom the bill of lading has been issued and first handed over, unless the consignee was aware, or was unaware through gross negligence, at the time the bill of lading was issued and first handed over, that the information therein is incorrect. The same shall apply vis-à-vis any third party to whom the bill of lading has been transferred.

(3) If the person entitled to claim under the bill of lading makes a claim against the Performing Carrier⁷⁸ pursuant to Section 509, then the Performing Carrier, too, may raise the objections pursuant to subsection (1). In derogation from subsection (2), the Performing Carrier may also rebut the presumptions pursuant to Section 517 if the bill of lading was issued neither by the Performing Carrier, nor by a person authorised to issue bills of lading on behalf of the Performing Carrier.

Section 523

Liability for inaccurate information in the bill of lading

(1) The Contractual Carrier⁷⁹ shall be liable for any damage suffered by the person entitled to claim under the bill of lading as a result of missing information and reservations in the bill of lading required by Sections 515 and 517 (2) or of inaccurate information and reservations provided in the bill of lading. This shall apply in particular if the apparent order and condition of the goods were not satisfactory at the time they were received by the Contractual Carrier, and if the bill of lading includes neither any information in this regard pursuant to Section 515 (1) number 7, nor any reservation pursuant to Section 517 (2). However,

⁷⁷ See Section 481(1).

⁷⁸ See Section 509(1).

⁷⁹ See Section 481(1).

entfällt, wenn der Verfrachter weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.

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

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

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

the liability pursuant to the first and second sentences shall not apply unless the Contractual Carrier knew – or should have known, had he exercised due care of a prudent sea carrier – that the information was missing or was inaccurate or incomplete.

(2) If a “shipped” bill of lading is issued before the Contractual Carrier has received the goods, or if a notice of shipment is entered on a “received-for-shipment” bill of lading prior to the goods being loaded on board the ship, then the Contractual Carrier shall be liable for the resulting damage that the person entitled to claim under the bill of lading may suffer, even if it occurs without the fault or neglect of the Contractual Carrier.

(3) If a bill of lading issued by the master or by any other party authorised to sign bills of lading on behalf of the Shipowner⁸⁰ does not accurately state the name of the Contractual Carrier, then the Shipowner also bears liability for the damage that the person entitled to claim under the bill of lading may suffer due to the inaccuracy. The liability pursuant to the first sentence shall not apply unless the issuer knew – or should have known, had he exercised due care of a prudent sea carrier – that the name of the Contractual Carrier was either missing or inaccurately stated.

(4) The liability pursuant to subsections (1) to (3) shall be limited to the amount which would have been payable if the goods had been lost.

§ 524

Traditionswirkung des Konnossements

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

§ 525

Abweichende Bestimmung im Konnossement

Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Der Verfrachter kann sich jedoch auf eine Bestimmung im Konnossement, die von den in Satz 1 genannten Haf-

Section 524

Bill of lading as document of title

The issue and first handing over of the bill of lading to the consignee designated therein shall have the same effect, in terms of the acquisition of rights to the goods, as a physical handing over of the goods, provided the Contractual Carrier⁸¹ is in possession of the goods. The same shall apply to a transfer of the bill of lading to third parties.

Section 525

Deviating provisions in the bill of lading

A provision in the bill of lading that deviates from the liability provisions set out in Sections 498 to 511 or in Section 520 (2), Section 521 (4) or Section 523 shall be effective only if the prerequisites of Section 512 have been met. However, the Contractual Carrier may not rely on any deviation from the liability provisions referred to in

⁸⁰ See Section 476.

⁸¹ See Section 481(1).

tungsvorschriften zu Lasten des aus dem Konnossement Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde, berufen. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2 Nummer 1.

§ 526

Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung

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

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

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

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

the first sentence to the detriment of the person entitled to claim under the bill of lading vis-à-vis a consignee designated in the bill of lading and to whom the bill of lading has been issued and first handed over or vis-à-vis a third party to whom the bill of lading has been transferred. The second sentence shall not apply to any provision made pursuant to Section 512 (2) number 1.

Section 526

Sea waybill; power to make regulations

(1) The Contractual Carrier⁸² may issue a sea waybill, unless he has issued a bill of lading. Section 515 shall apply mutatis mutandis to the content of the sea waybill, subject to the proviso that the Contractual Shipper⁸³ takes the place of the Documentary Shipper.⁸⁴

(2) In the absence of proof to the contrary, the sea waybill shall serve as prima facie evidence of the conclusion and content of the contract for the carriage of general cargo, as well as of the fact that the Contractual Carrier has taken over the goods. Section 517 shall apply mutatis mutandis.

(3) The sea waybill must be signed by the Contractual Carrier; a reproduction of the personal signature by means of printing or stamp is sufficient.

(4) An electronic record having the same functions as the sea waybill shall be deemed equivalent to the sea waybill, provided the authenticity and integrity of the record are assured (electronic sea waybill). The Federal Ministry of Justice is hereby empowered to determine by regulation, issued in agreement with the Federal Ministry of the Interior and not requiring the consent of the Federal Council (Bundesrat), the details concerning the issue and presentation of an electronic sea waybill, as well as the particulars of the process of making entries to an electronic sea waybill after it has been issued.

⁸² See Section 481(1).

⁸³ See Section 481(2).

⁸⁴ See Section 513(2).

Zweiter Titel

Reisefrachtvertrag

§ 527

Reisefrachtvertrag

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

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

§ 528

Ladehafen. Ladeplatz

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

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

§ 529

Anzeige der Ladebereitschaft

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

(2) Die Ladebereitschaft muss während der

Title 2

Voyage charters

Section 527

Voyage charter contract

(1) Under a voyage charter contract the Contractual Carrier⁸⁵ is obliged to carry a cargo to an agreed destination, in one or more specified voyages by sea, using either the entirety of a specified ship, a proportion of a specified ship, or a specifically designated space within such ship, and there to deliver the cargo to the consignee. Each of the parties may demand that the voyage charter contract be recorded in writing.

(2) Sections 481 to 511 and Sections 513 to 525 shall apply mutatis mutandis to a voyage charter contract unless otherwise provided for by Sections 528 to 535.

Section 528

Load port; loading place

(1) In order to load and stow the cargo, the Contractual Carrier⁸⁶ must berth the ship at the loading place designated in the voyage charter contract or to be designated by the Contractual Shipper⁸⁷ following conclusion of the voyage charter contract.

(2) If no load port or loading place has been designated in the voyage charter contract and the Contractual Shipper is to designate the load port or loading place following conclusion of the voyage charter contract, then the Contractual Shipper must exercise due diligence in choosing a safe load port or loading place.

Section 529

Notice of readiness

(1) As soon as the ship is ready at the agreed loading place for the cargo to be loaded, the Contractual Carrier⁸⁸ must give notice of readiness. If the Contractual Shipper⁸⁹ has yet to designate the loading place, the Contractual Carrier may already give notice of readiness once the ship has reached the load port.

(2) The notice of readiness must be given

⁸⁵ See Section 481(1).

⁸⁶ See Section 481(1).

⁸⁷ See Section 481(2).

⁸⁸ See Section 481(1).

⁸⁹ See Section 481(2).

am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.

§ 530

Ladezeit. Überliegezeit

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

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

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

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

§ 531

Verladen

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

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

during the usual working hours at the loading place. If notice of readiness is given outside of the usual working hours, then the notice shall be deemed to have been received at the beginning of the next usual working hours at the location.

Section 530

Laytime; time on demurrage

(1) Laytime shall begin on the day following the day that notice of readiness is given.

(2) Unless otherwise agreed, no special remuneration may be demanded for laytime.

(3) If the Contractual Carrier⁹⁰ waits beyond the laytime pursuant to a contractual agreement or for reasons which lie outside of the sphere of risk of the Contractual Carrier (time on demurrage), the Contractual Carrier shall be entitled to reasonable remuneration (demurrage). If, following the ship's arrival at the place of discharge, the consignee asserts his right pursuant to Section 494 (1) first sentence, then the consignee, too, shall owe demurrage, provided that, on delivery of the cargo, the consignee was informed of the amount owed.

(4) Unless otherwise agreed, the laytime and time on demurrage shall be assessed based on the time which is reasonable in the circumstances. In calculating the laytime and time on demurrage, days shall be counted in unbroken sequence, including Sundays and holidays. The time during which it is impossible, for reasons within the sphere of risk of the Contractual Carrier, to load and stow the cargo shall not be included in the calculation.

Section 531

Loading and stowage

(1) Unless the circumstances or customary practice require otherwise, the Contractual Shipper⁹¹ shall be responsible for the loading and stowage⁹² of the cargo. The Contractual Carrier's⁹³ responsibility for ensuring the seaworthiness of the ship loaded with the cargo shall remain unaffected.

(2) The Contractual Carrier is not authorised to tranship the cargo.

⁹⁰ See Section 481(1).

⁹¹ See Section 481(2).

⁹² See Section 486(2).

⁹³ See Section 481(1).

§ 532

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.

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

§ 533

Teilbeförderung

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

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

Section 532

Termination by the Contractual Shipper

(1) The Contractual Shipper⁹⁴ may terminate the voyage charter contract at any time.

(2) If the Contractual Shipper terminates the voyage charter contract, the Contractual Carrier,⁹⁵ asserting a claim pursuant to Section 489 (2) first sentence number 1, may also claim any demurrage⁹⁶ that has accrued.

Section 533

Partially performed carriage

(1) The Contractual Shipper⁹⁷ may demand at any time that the Contractual Carrier⁹⁸ carry only a part of the cargo. If the Contractual Shipper exercises this right, the Contractual Carrier may demand the full freight, any demurrage⁹⁹ that has accrued, as well as any reimbursement of the costs and expenses incurred as a result of the incompleteness of the cargo. If the voyage charter contract entitles the Contractual Carrier to use the same ship to carry other cargo units in place of the cargo units that have not been loaded and stowed, and if the Contractual Carrier exercises this right, then the freight for the carriage of these other cargo units shall be deducted from the full freight. To the extent that the Contractual Carrier is deprived of security for the full freight due to the incompleteness of the cargo, he may demand that other security be provided. If the reasons for which the full and complete cargo is not carried are within the sphere of risk of the Contractual Carrier, then the Contractual Carrier shall be entitled to a claim pursuant to the second to fourth sentences only insofar as cargo is in fact carried.

(2) If the Contractual Shipper fails to load and stow all or part of the cargo within the laytime plus any agreed time on demurrage,¹⁰⁰ or – in cases in which the Contractual Shipper is not responsible for the loading and stowage¹⁰¹ of the cargo – if all or part of the cargo is not handed over for carriage within this time, then the Contractual Carrier may set a reasonable time for the Contractual Shipper within which to load and stow the cargo, or to hand it over for carriage. If by the expiry of the time set, only a part of the cargo has been loaded and stowed, or handed over for carriage, then the Contractual Carrier may carry the cargo units already loaded and stowed, or handed

⁹⁴ See Section 481(2).

⁹⁵ See Section 481(1).

⁹⁶ See Section 530(3).

⁹⁷ See Section 481(2).

⁹⁸ See Section 481(1).

⁹⁹ See Section 530(3).

¹⁰⁰ See Section 530(3).

¹⁰¹ See Section 486(2).

over, and may assert the claims set out in subsection (1) second to fourth sentences. Section 490 (4) shall apply mutatis mutandis.

§ 534

Kündigung durch den Verfrachter

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

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

§ 535

Löschen

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

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

Section 534

Termination by the Contractual Carrier

(1) If the Contractual Shipper¹⁰² fails to load and stow any of the cargo within the laytime plus any agreed time on demurrage,¹⁰³ or – in cases in which the Contractual Shipper is not responsible for the loading and stowage¹⁰⁴ of the cargo – if no cargo is handed over for carriage within this time, then the Contractual Carrier¹⁰⁵ may terminate the contract in accordance with Section 490 and may assert the claims set out in Section 489 (2) in conjunction with Section 532 (2).

(2) The Contractual Carrier may terminate the contract prior to expiry of the laytime plus any agreed time on demurrage in accordance with Section 490 if it is obvious that the cargo will not be loaded and stowed or handed over for carriage.

Section 535

Discharge from the ship

(1) The provisions of Sections 528 to 531 governing the load port and loading place, the notice of readiness for loading, the laytime, and the loading and stowage¹⁰⁶ of the cargo shall apply mutatis mutandis to the port of discharge and place of discharge, to the notice of readiness for discharge, to the time for discharge, and to the discharge of cargo from the ship. However, in derogation from Section 530 (3) second sentence, the consignee shall owe demurrage¹⁰⁷ for exceeding the time for discharge, even if, on delivery of the cargo, he was not informed of the amount owed.

(2) If the consignee is not known to the Contractual Carrier,¹⁰⁸ then the notice of readiness for discharge must be given by public notice in the form usual at the location where the cargo is to be discharged from the ship.

¹⁰² See Section 481(2).
¹⁰³ See Section 530(3).
¹⁰⁴ See Section 486(2).
¹⁰⁵ See Section 481(1).
¹⁰⁶ See Section 486(2).
¹⁰⁷ See Section 530(3).
¹⁰⁸ See Section 481(1).

Zweiter Unterabschnitt Personenbeförderungsverträge

§ 536

Anwendungsbereich

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

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

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

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

§ 537

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Unterabschnitts ist

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

Subchapter 2 Contracts for the carriage of passengers and their luggage

Section 536

Scope of application

(1) If, in the course of the carriage of passengers and their luggage by sea, damage resulting from the death of, or personal injury to, a passenger, or from the loss of, damage to or delay in, the re-delivery of luggage, then the carrier and the Performing Carrier¹⁰⁹ shall be liable pursuant to the provisions of the present Subchapter. The right to limit liability pursuant to Sections 611 to 617 or Sections 4 to 5m of the Inland Waterways Act (Binnenschiffahrtsgesetz) shall remain unaffected.

(2) The provisions of the present Subchapter shall not apply insofar as the following legislative measures govern:

1. directly applicable measures of the European Union, as amended, in particular Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents (OJ L 131 of 28 May 2009, p. 24), or
2. directly applicable measures contained in international conventions.

Furthermore, the liability provisions in the present Subchapter shall not apply if the damage is caused by a nuclear incident originating in a nuclear facility and the operator of said facility is liable for such damage pursuant to the provisions of the Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy in the version promulgated on 5 February 1976 (Federal Law Gazette 1976 II p. 310, 311) and the Protocol of 16 November 1982 (Federal Law Gazette 1985 II p. 690) or of the Atomic Energy Act (Atomgesetz).

Section 537

Definitions

The following definitions shall apply for the terms used in the present Subchapter:

1. "carrier" means a person by whom a contract of carriage by sea of a passenger (contract for the carriage of passengers) has been con-

¹⁰⁹ See Section 546(1).

- | | |
|--|---|
| <p>2. ein Fahrgast eine Person, die</p> <ul style="list-style-type: none">a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oderb) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet; <p>3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;</p> <p>4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;</p> <p>5. ein Schifffahrtsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;</p> <p>6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird</p> <ul style="list-style-type: none">a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Ankern, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oderc) für das Aussetzen von Rettungsmitteln. | <p>cluded;</p> <p>2. "passenger" means:</p> <ul style="list-style-type: none">a) A person carried under a contract for the carriage of passengers; orb) A person who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals that are being carried under a contract for the carriage of goods by sea; <p>3. "luggage" means any article being carried under a contract for the carriage of passengers, with the exception of live animals;</p> <p>4. "cabin luggage" means any luggage that the passenger has in his cabin or that is otherwise in his possession; "cabin luggage" shall include luggage that the passenger has in or on his vehicle;</p> <p>5. "shipping incident" means a shipwreck, the capsizing, collision, or stranding of the ship, an explosion or fire in the ship, or a defect in the ship;</p> <p>6. "defect in the ship" means any malfunction, failure, or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for any of the following:</p> <ul style="list-style-type: none">a) escape, evacuation, embarkation or disembarkation of passengers;b) the propulsion, steering, safe navigation, mooring or anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; orc) the launching of life-saving appliances. |
|--|---|

§ 538

Haftung des Beförderers für Personenschäden

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

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schifffahrtsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der

Section 538

Liability of the carrier for personal injury

(1) The carrier shall be liable for any damage resulting from the death of, or personal injury to, a passenger if the incident that caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier. If the incident causing the damage was a shipping incident, fault or neglect on the part of the carrier is presumed.

(2) In derogation from subsection (1), the carrier shall be liable irrespective of fault or neglect, if the damage resulting from the death of, or personal injury to, a passenger is caused by a shipping incident occurring in the course of the

Schaden den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

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

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

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

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

carriage and insofar as the damage does not exceed 250,000 units of account. However, the carrier shall be released from such liability if the incident:

1. resulted from hostilities, an act of war, a civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
2. was wholly caused by an act or omission by a third party done with intent to cause such incident.

(3) The term "carriage" as used in subsections (1) and (2) covers the following:

1. the period during which the passenger is on board the ship, including the period during which he is embarking or disembarking; and
2. the period during which the passenger is transported by water from land to the ship or vice versa, insofar as the costs of this transport are included in the fare, or insofar as the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier.

The term does not cover the period which the passenger spends in a marine terminal or station, on a quay or in or on any other port installation.

§ 539

Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

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

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

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der

Section 539

Liability of the carrier for loss of or damage to luggage and for delay

(1) The carrier shall be liable for any damage resulting from the loss of, or damage to, cabin luggage or other luggage, if the incident that caused the damage occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier. If the loss of, or damage to, cabin luggage is caused by a shipping incident, or if other luggage is lost or damaged, then the carrier's fault or neglect shall be presumed.

(2) The carrier shall, by application of subsection (1) mutatis mutandis, also be liable for any damage resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried. However, such liability shall be excluded if the delay in the re-delivery of the luggage is caused by labour disputes.

(3) In derogation from subsections (1) and (2), the carrier shall not be liable for any damage

durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

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

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

§ 540

Haftung für andere

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

resulting from the loss of, damage to, or delay in the re-delivery of: monies, negotiable securities, gold, silver, gemstones, jewellery, works of art, or other valuables, unless they had been deposited with the carrier for safe-keeping.

(4) The term "carriage" as used in subsection (1) shall cover the following periods:

1. for cabin luggage, with the exception of luggage that the passenger has in or on the vehicle:
 - a) the period during which the cabin luggage is on board the ship, including the period during which the cabin luggage is transported onto or off the ship;
 - b) the period during which the cabin luggage is transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier; and
 - c) the period which the passenger spends in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation, if the cabin luggage has been taken over by the carrier or his servants or agents, and has not yet been re-delivered to the passenger;
2. for luggage other than the cabin luggage referred to in number 1: the period between the luggage's having been taken over by the carrier on shore or on board and the time of its re-delivery.

Section 540

Liability for others

The carrier is liable for the fault or neglect of his servants and that of the ship's company to the same extent as if the fault or neglect in question were his own, provided his servants and the ship's company were acting within the scope of their employment. The same shall apply to fault or neglect of other persons whose services he makes use of for the carriage.

§ 541

Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

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

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

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

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

§ 542

Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

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

Section 541

Limit of liability for personal injury

(1) The carrier's liability for death of, or personal injury to, a passenger is limited to 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where damages are awarded in the form of periodical income payments, the said limit applies to the equivalent capital value of those payments.

(2) In derogation from subsection (1), the carrier's liability is limited to the amount of 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion, if the death or personal injury was due to any of the circumstances set out below:

1. war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or hostile acts by or against a belligerent power;
2. seizure, attachment, arrest, a restraint order, or detention, as well as the consequences thereof, or any attempt thereat;
3. derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war;
4. act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive, or any action taken to prevent or counter any such risk;
5. confiscation and expropriation.

(3) If more than one passenger loses his life or suffers personal injury in a situation covered by subsection (2), then the said amount of 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion set out in subsection (2) shall be replaced by an amount of 340 million units of account per ship on each distinct occasion, provided that the latter amount is lower and can be distributed pro-rata amongst the injured parties, in proportion to their relative claims, as a single, non-recurring payment or as several partial payments.

Section 542

Limit of liability for loss of or damage to luggage and for delay

(1) Unless otherwise provided for by subsection (2), the carrier's liability for the loss of, or damage to, cabin luggage, or delay in its re-delivery is limited to the amount of 2,250 units of account per passenger, per carriage.

Beförderung beschränkt.

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

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

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

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

(2) The carrier's liability for the loss of, or damage to, vehicles, including the luggage in or on the vehicle, or delay in their re-delivery, is limited to the amount of 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

(3) The carrier's liability for the loss of, or damage to, all luggage items other than those named in subsections (1) and (2), or delay in their re-delivery is limited to the amount of 3,375 units of account per passenger, per carriage.

(4) Save in the case of valuables deposited with the carrier for safe-keeping, the carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible. However, this deductible may not exceed the amount of 330 units of account in the case of damage to a vehicle and 149 units of account in the case of loss of, damage to, or delay in the re-delivery of other luggage items.

(5) In derogation from subsections (1) to (4), the carrier must pay passengers with reduced mobility in the event of loss of, or damage to, mobility equipment or other special equipment, the replacement value of the equipment concerned or, where applicable, the cost of repair.

§ 543

Zinsen und Verfahrenskosten

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

§ 544

Rechnungseinheit

Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

Section 543

Interest and costs of court proceedings

Any interest and costs awarded in court proceedings must be reimbursed above and beyond the limits of liability set out in Sections 538, 541 and 542 above.

Section 544

Unit of account

The unit of account referred to in Sections 538, 541 and 542 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The relevant amount shall be converted into Euros based on the exchange rate between the Euro and the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the Euro, in terms of the Special Drawing Right, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions.

§ 545

Wegfall der Haftungsbeschränkung

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

§ 546

Ausführender Beförderer

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

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

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

§ 547

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

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

Section 545

Loss of right to rely on limitations of liability

The limits of liability set out in Sections 541 and 542 and provided for by the contract for the carriage of passengers and their luggage shall not apply if the damage was caused by an act or omission of the carrier himself, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Section 546

Performing carrier

(1) Where carriage is performed, in whole or in part, by a third party who is not the carrier, then that third party (Performing Carrier) shall be liable, as if he were the carrier, for any damage resulting from the death of, or personal injury to, a passenger, or by the loss of, damage to, or delay in the re-delivery of passenger luggage occurring during the carriage performed by the Performing Carrier. Any agreement whereby the carrier extends his liability shall affect the Performing Carrier only insofar as the latter has agreed to them in writing.

(2) The Performing Carrier may rely on all objections and defences which the carrier is entitled to raise under the contract for the carriage of passengers.

(3) The carrier and the Performing Carrier shall be jointly and severally liable.

Section 547

Liability of servants and the ship's company

(1) If a claim is asserted against one of the carrier's or Performing Carrier's¹¹⁰ servants for the death of, or personal injury to, a passenger, or for the loss of, or damage to, or delay in the re-delivery of passenger luggage, then that servant, too, may avail himself of the defences and limitations on liability applicable to the carrier or Performing Carrier, provided the servant was acting within the scope of his employment. The same shall apply if such a claim is asserted against a member of the ship's company.

¹¹⁰ See Section 546(1).

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

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

§ 548

Konkurrierende Ansprüche

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

§ 549

Schadensanzeige

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

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

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

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

(2) Reliance on the limitations on liability pursuant to subsection (1) is precluded if the obligor himself has acted intentionally or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

(3) If both the carrier or Performing Carrier and one of the persons mentioned in subsection (1) are liable, then the said parties shall be jointly and severally liable.

Section 548

Concurrent claims

Claims for the death of, or personal injury to, a passenger, or for the loss of, damage to, or delay in the re-delivery of luggage may be asserted against the carrier or Performing Carrier¹¹¹ only on the basis of the provisions of the present Subchapter.

Section 549

Notice of damage

(1) If the passenger fails to notify the carrier in due time that the passenger's luggage has been damaged or lost, he shall be presumed to have received the luggage undamaged. The notice need not be given, however, if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of a joint survey or inspection.

(2) The notice shall be deemed timely if given within the following deadlines:

1. in the case of apparent damage to cabin luggage: the time of disembarkation;
2. in the case of apparent damage to luggage other than cabin luggage: the time of the luggage's re-delivery to the passenger;
3. in the case of non-apparent damage to luggage or of lost luggage: fifteen days after disembarkation or re-delivery of the luggage, or after the date on which the luggage should have been re-delivered to the passenger.

(3) Notice of damage must be given in text form.¹¹² Timely dispatch of the notice shall suffice for purposes of compliance with the respective deadline.

¹¹¹ See Section 546(1).

¹¹² See Section 126b of the German Civil Code, as quoted in the footnote to Section 482 above.

§ 550

Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

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

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

§ 551

Abweichende Vereinbarungen

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

§ 552

Pfandrecht des Beförderers

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

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

Section 550

Expiry of claims for damages

A claim for damages resulting from the death of, or personal injury to, a passenger, or from the loss of, or damage to, or delay in the re-delivery of luggage shall expire unless it is made in court proceedings within one of the periods set out below:

1. three years from the date on which the claimant becomes aware of the death or personal injury, or of the loss of, damage to, or delay in the re-delivery of luggage, or from the date on which the claimant should have become aware under normal circumstances; or
2. five years from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

Section 551

Deviating agreements

Unless otherwise provided for by Section 542 (4), any agreement which excludes or limits liability for the death of, or personal injury to, a passenger, or for the loss of, or damage to, or delay in the re-delivery of passenger luggage, shall be invalid if it was made prior to the event that caused the death of, or personal injury to, a passenger or the loss of, damage to, or delay in the re-delivery of passenger luggage.

Section 552

Carrier's lien

(1) For his claim to the fare, the carrier shall have a lien over the passenger's luggage.

(2) The lien shall persist for as long as the luggage is retained or deposited.

Dritter Abschnitt
Schiffsüberlassungsverträge

Chapter 3
Contracts for the use of ships

Erster Unterabschnitt
Schiffsmiete

Subchapter 1
Bareboat charters

§ 553
Schiffsmietvertrag

Section 553
Bareboat charter contract

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

(1) Under a bareboat charter contract the lessor is obliged to let a specific sea-going ship without a ship's company to the bareboat charterer, and to allow the bareboat charterer the use of this ship during the charter period.

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

(2) The bareboat charterer is obliged to pay the agreed hire. Unless otherwise agreed, the hire is to be paid every fifteen days in advance.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

(3) The provisions of the present Subchapter shall apply if the bareboat charterer concludes the bareboat charter contract for the purposes of operating the ship in commercial navigation. If the bareboat charterer does not carry out a commercial activity (Handelsgewerbe) within the meaning of Section 1 (2), and if the bareboat charterer's name has not been entered in the Commercial Register pursuant to Section 2, then also the provisions set out in Chapter 1 of Book 4 shall supplement the bareboat charter contract; however, Sections 348 to 350 shall not apply.

§ 554
Übergabe und Rückgabe des Schiffes.
Instandhaltung

Section 554
Delivery and re-delivery of the ship;
maintenance

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

(1) The lessor must deliver the ship to the bareboat charterer at the agreed time and location, in a condition appropriate for the ship's contractually agreed use.

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

(2) For the duration of the charter period, the bareboat charterer must maintain the ship in a condition suitable for the contractually agreed use. After the bareboat charter contract has ended, the bareboat charterer must re-deliver the ship in the same condition, fair wear and tear resulting from use in accordance with the terms of contract accepted.

§ 555

Sicherung der Rechte des Vermieters

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

§ 556

Kündigung

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

Zweiter Unterabschnitt

Zeitcharter

§ 557

Zeitchartervertrag

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

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

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

Section 555

Safeguarding the lessor's rights

The bareboat charterer must safeguard the rights of the lessor vis-à-vis third parties.

Section 556

Termination

A bareboat charter contract for an indeterminate period may be terminated at the latest with effect from midnight of any given Saturday by giving one week's notice by the first workday of the preceding week. If hire under the bareboat charter contract is to be paid monthly or at longer intervals, then it is permissible to terminate the bareboat charter contract by giving three months' notice of termination expiring at the end of a calendar quarter.

Subchapter 2

Time charters

Section 557

Time charter contract

(1) Under a time charter contract the person granting the use of a specific sea-going ship and the ship's company (Disponent Owner) is obliged to make available the ship and the ship's company to the time charterer, for his use, for a certain period of time, and to carry goods or passengers on this ship or to render other services with this ship as may have been agreed.

(2) The time charterer is obliged to pay the agreed hire.

(3) The provisions of the present Subchapter shall apply if the time charterer concludes the time charter contract for purposes of operating the ship in commercial navigation. If the time charterer does not carry on a commercial activity (Handelsgewerbe) within the meaning of Section 1 (2), and if the time charterer's name has not been entered in the Commercial Register pursuant to Section 2, then also the provisions set out in Chapter 1 of Book 4 shall supplement the time charter contract; however, Sections 348 to 350 shall not apply.

§ 558

Beurkundung

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

§ 559

Bereitstellung des Schiffes

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

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

§ 560

Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

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

§ 561

Verwendung des Schiffes

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

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

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

Section 558

Time charter party

Each of the parties to the time charter contract may demand that the contract be recorded in writing.

Section 559

Delivery of the ship

(1) The ship must be delivered to the time charterer at the agreed time and location, in a condition which is appropriate for the contractually agreed use.

(2) If it has been agreed that the ship is to be delivered at a certain date or within a certain period, then the time charterer may rescind the time charter contract, without setting a deadline, if the agreed time or date of delivery is not complied with, or if it becomes obvious that it will not be complied with.

Section 560

Maintenance of the ship in contractually agreed condition

For the duration of the time charter contract, the Disponent Owner must maintain the ship in a condition appropriate for the contractually agreed use. In particular, the Disponent Owner must ensure that the ship is seaworthy and, if the ship is to be used to carry goods, that it is also cargoworthy.

Section 561

Use of the ship

(1) The time charterer determines how the ship is employed. If the time charterer instructs the Disponent Owner to navigate to a specific harbour or berth, the time charterer shall exercise due care in choosing a safe harbour or safe berth.

(2) The Disponent Owner is responsible for the navigation of the ship and other aspects of its operation.

(3) The time charterer has the right to sub-charter the ship to third parties.

§ 562

Unterrichtungspflichten

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

§ 563

Verladen und Löschen

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

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

§ 564

Kosten für den Betrieb des Schiffes

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

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

§ 565

Zeitfracht

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

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

Section 562

Obligation to notify

The Disponent Owner and the time charterer must notify each other of any and all significant circumstances concerning the ship and the voyage.

Section 563

Loading and stowage; discharge

(1) If the ship is to be used to carry goods, the time charterer shall be responsible for the loading and stowage¹¹³ of the goods and also for discharging them.

(2) The Disponent Owner must ensure that the loading and stowage of the goods does not impair the seaworthiness of the ship.

Section 564

Costs of operating the ship

(1) The Disponent Owner is to bear the fixed cost of operating the ship, in particular, the costs of the ship's company, equipment, maintenance, and insurance.

(2) The time charterer is to bear the variable cost of operating the ship, in particular port charges, pilotage charges, tug assistance charges, and the premiums for supplementary insurance of the ship. Furthermore, the time charterer is to procure the fuel required for operating the ship; such fuel must be of normal commercial quality.

Section 565

Hire

(1) Hire is to be paid every fifteen days in advance, unless otherwise agreed.

(2) The obligation to pay the hire ceases in respect of any periods during which the ship is unavailable to the time charterer for the contractually agreed use due to deficiencies or other circumstances within the sphere of risk of the Disponent Owner. If the ship cannot be used to the full contractually agreed extent, a proportionately reduced hire shall be payable.

¹¹³ See Section 486(2).

§ 566

Pfandrecht des Zeitvercharterers

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

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

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

§ 567

Pflichtverletzung

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

§ 568

Zurückbehaltungsrecht

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

§ 569

Rückgabe des Schiffes

(1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am verein-

Section 566

Disponent Owner's lien

(1) For his claims under the time charter contract, the Disponent Owner shall have a lien over the property on board the ship, including the fuel, insofar as such property is owned by the time charterer. The provisions governing the acquisition of ownership in good faith set out in Sections 932, 934 and 935 of the Civil Code (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB) shall not apply.

(2) For his claims under the time charter contract, the Disponent Owner shall also have a lien over the claims of the time charterer under contracts of carriage or sub-charter contracts which the time charterer has concluded and which are performed by using the ship. As soon as the debtor of the claim becomes aware of the Disponent Owner's lien, the debtor may make payment only to the Disponent Owner. However, the debtor shall be entitled to deposit the amount in question as long as the time charterer did not notify him of the lien.

(3) In derogation from subsections (1) and (2) above, the Disponent Owner shall have no lien for any future claims to compensation, nor shall the Disponent Owner have any lien for any hire not yet due for payment.

Section 567

Breach of duty

Unless stipulated otherwise in the present Subchapter, the legal consequences of a party's breach of duty under a time charter contract shall be determined by the general provisions governing obligations set out in the Civil Code (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB).

Section 568

Right of retention

The Disponent Owner may refuse performance of his obligations, including the loading and stowage¹¹⁴ of the goods and the issue of bills of lading, for as long as the time charterer is in default with payment of hire that is due.

Section 569

Redelivery of the ship

(1) After the time charter contract has ended, the time charterer must re-deliver the ship at

¹¹⁴ See Section 486(2).

barten Ort zurückzugeben.

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

the location agreed.

(2) If the contractual relationship is ended by extraordinary termination, then, in derogation from subsection (1), the time charterer must re-deliver the ship at whatever location it happens to be when the termination takes effect. However, the party responsible, by his fault or neglect, for causing the agreement to be ended by extraordinary termination must compensate the other party for any damage resulting from premature termination of the contractual relationship.

Vierter Abschnitt

Schiffsnotlagen

Chapter 4

Emergency situations for ships

Erster Unterabschnitt

Schiffszusammenstoß

Subchapter 1

Collisions between ships

§ 570

Schadensersatzpflicht

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

Section 570

Liability for damages

Where a collision occurs between sea-going ships, the Shipowner¹¹⁵ of the ship causing the collision shall be liable for the damage to the other ship and to the persons and property on board on either or both of the ships. However, the obligation to pay damages shall arise only if there is fault or neglect on the part of the Shipowner of the ship causing the collision, or on the part of one of the persons referred to in Section 480.

§ 571

Mitverschulden

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

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

Section 571

Contributory fault

(1) If the Shipowners¹¹⁶ of several ships involved in a collision are liable for damages, the amount payable by any given Shipowner shall be determined by reference to the degree of fault or neglect of that Shipowner compared with the fault or neglect on the part of the other Shipowners. If it is not possible to determine the degree of the respective fault or neglect, then the liability of all the Shipowners concerned shall be apportioned equally between them.

(2) In derogation from subsection (1), the Shipowners of several ships involved in a collision shall be jointly and severally liable for damages resulting from the death of, or personal injury to, a person on board. Inter se, the amount payable by each Shipowner shall be determined in accord-

¹¹⁵ See Section 476.

¹¹⁶ See Section 476.

des Absatzes 1 verpflichtet.

ance with subsection (1).

§ 572

Fernschädigung

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

Section 572

Damage without collision

If a ship, either by the execution or non-execution of a navigational manoeuvre, or by the non-observance of a navigation rule, causes damage to another ship, or to the persons or property on board either or both of the ships, without a collision taking place, then Sections 570 and 571 shall apply mutatis mutandis.

§ 573

Beteiligung eines Binnenschiffs

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

Section 573

Involvement of an inland navigation vessel

The provisions of the present Subchapter shall apply mutatis mutandis if an inland navigation vessel is involved in the accident.

Zweiter Unterabschnitt

Bergung

Subchapter 2

Salvage

§ 574

Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

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

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

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

1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie
2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Aus-

Section 574

Duties of the salvor and of other persons

(1) A salvor is a person that renders assistance to the following ships or property:

1. a sea-going ship or inland navigation vessel or other property that is in danger at sea;
2. a sea-going ship that is in danger in inland waters; or
3. an inland navigation vessel or other property that is in danger in inland waters, insofar as the assistance is provided by a sea-going ship.

(2) The term "ship" as used in subsection (1) above shall also extend to floating equipment or a floating structure. The term "property" as used in subsection (1) shall also extend to a jeopardised claim to freight. However, the following shall not be deemed a ship or other property within the meaning of subsection (1):

1. an object attached permanently and intentionally to the shoreline;
2. a fixed or floating platform, or a mobile offshore drilling rig, such platform or rig being engaged on site in the exploration, exploita-

beutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.

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

(4) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän eines in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind die in Satz 1 genannten Personen auf vernünftiges Ersuchen des Bergers auch verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

§ 575

Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

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

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

tion or production of sea-bed mineral resources.

(3) The salvor shall owe the following duties to the owners of the ship or other property to which he renders assistance: to carry out the operations with due care; to seek assistance from other salvors whenever circumstances reasonably require; and to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the skipper, master or owner of the ship in danger, or by the owner of the other property in danger.

(4) The owner and the skipper or master of a ship in danger, as well as the owner of the other property in danger shall owe a duty to the salvor to co-operate in every regard with the salvor during the course of the salvage operation. Once the ship or other property has been brought to a place of safety, the persons referred to in the first sentence shall be obliged to accept re-delivery of the ship or of the other property upon being reasonably requested to do so by the salvor.

Section 575

Prevention or minimisation of damage to the environment

(1) The salvor shall owe a duty to the owner of the ship or of the other property in danger which he is assisting to exercise due care in performing the salvage operation so as to prevent or minimise damage to the environment. The owner and the skipper or master of the ship in danger, as well as the owner of the other property in danger, shall owe the same duty to the salvor. Any agreement deviating herefrom shall be null and void.

(2) Damage to the environment means a substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion, or similar major incidents.

§ 576

Bergelohnanspruch

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

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

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

§ 577

Höhe des Bergelohns

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

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie auf die Rettung von Menschenleben;
6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;

Section 576

Right to a reward

(1) Insofar as salvage operations prove successful, the salvor may require payment of a salvage reward. This claim shall arise notwithstanding that the salvaged ship and the ship undertaking the salvage operations belong to the same owner.

(2) The salvage reward shall also comprise reimbursement of costs or expenses incurred for the purpose of the salvage operations. The following shall not be included in the salvage reward: any costs and fees charged by public authorities; any customs duties and other duties payable; the costs of warehousing, preserving, appraising, and selling the salvaged property (costs of salvage).

(3) The owner of the salvaged ship as well as the owners of the other salvaged property are obliged to pay the salvage reward and the costs of salvage, the pro-rata contribution of each being determined by the value of the ship in proportion to that of the other property.

Section 577

Amount of the salvage reward

(1) Unless the parties have fixed the amount of the salvage reward in advance, the reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:

1. the salvaged value of the ship and of any other salvaged property;
2. the skill and efforts of the salvor in preventing or minimising damage to the environment (Section 575 (2));
3. the measure of success obtained by the salvor;
4. the nature and degree of the danger;
5. the skill and efforts of the salvor in salvaging the ship, other property and human life;
6. the time, expenses, and losses incurred by the salvor;
7. the potential liability and other risks to which the salvor or his equipment was exposed;

- | | |
|---|---|
| 8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden; | 8. the promptness of the services rendered; |
| 9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren; | 9. the availability and deployment of vessels or other equipment intended for the salvage operations; |
| 10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert. | 10. the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment along with its value. |

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

(2) The salvage reward, exclusive of any interest, costs of salvage, or recoverable legal costs, shall not exceed the salvaged value of the vessel and of the other salvaged property.

§ 578

Sondervergütung

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

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

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

§ 579

Ausschluss des Vergütungsanspruchs

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen,

Section 578

Special compensation

(1) If the salvor has carried out salvage operations in respect of a ship that threatened damage to the environment, either by itself or by virtue of its cargo, then the salvor may demand of the owner of that ship to pay special compensation insofar as it exceeds the salvage reward to which the salvor is entitled. The claim to such special compensation shall also arise notwithstanding that the salvaged ship and the ship undertaking the salvage operations belong to the same owner.

(2) The amount of the special compensation shall correspond to the expenses incurred by the salvor. The term "expenses" as used in the first sentence means all expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operations as well as a fair rate for any equipment and personnel verifiably and reasonably deployed in the salvage operations. In determining the reasonableness of the amount to be assessed for equipment and personnel, the criteria listed in Section 577 (1) second sentence number 8 to 10 must be considered.

(3) If the salvor by his salvage operations has prevented or minimised damage to the environment (Section 575 (2)), the special compensation payable pursuant to subsection (2) may be increased by up to 30 percent. In derogation from the first sentence, the special compensation payable may be increased by up to 100 percent if this is deemed fair and equitable in consideration of the criteria listed in Section 577 (1) second sentence.

Section 579

Preclusion of the right to remuneration

(1) No remuneration is due under the present Subchapter for salvage operations unless the services rendered exceed what can be reasonably

soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

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

§ 580

Fehlverhalten des Bergers

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

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

§ 581

Ausgleichsanspruch

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden Mitglieds der Schiffsbesatzung verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän

be considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

(2) Furthermore, the salvor may not claim any remuneration under the present Subchapter if he performed the salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner, skipper or master of the ship, or of the owner of some other property in danger that is not and was not on board the ship.

Section 580

Salvor's misconduct

(1) A salvor may be deprived of all or part of the salvage reward to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult due to the fault or neglect of the salvor, or if the salvor has engaged in fraud or other dishonest conduct.

(2) A salvor may be deprived of all or part of the special compensation if one of the grounds set out in subsection (1) is satisfied, or if the salvor was negligent and thereby failed to prevent or minimise damage to the environment (Section 575 (2)).

Section 581

Apportionment between salvors

(1) If a ship or its cargo is salvaged, in whole or in part, by another ship, then the salvage reward or special compensation shall be apportioned between the owner of the inland navigation vessel or the Shipowner,¹¹⁷ the skipper¹¹⁸ or master, and the other members of the other ship's company as follows: the owner of the inland navigation vessel or the Shipowner must be compensated for the damage to the ship and for expenses incurred first, while the rest is to be apportioned such that the owner of the inland navigation vessel or Shipowner is paid two thirds, while the skipper or master and the other members of the ship's company each receive one sixth.

(2) The amount payable to the ship's company, not including the skipper or master, shall be apportioned to the members thereof while making special allowance for each member's skill and efforts made. The skipper or master shall distribute the amount based on a disbursement scheme.

¹¹⁷ See Section 476.

¹¹⁸ I.e. the master of the inland navigation vessel.

mittels eines Verteilungsplans. Darin wird der Bruchteil festgesetzt, der jedem Beteiligten zukommt. Der Verteilungsplan ist vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu geben.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.

§ 582

Mehrheit von Bergern

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

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

§ 583

Rettung von Menschen

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

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

This shall set out the portion to which each person is entitled. The ship's company is to be informed of the disbursement scheme prior to the end of the voyage.

(3) Any agreements deviating from the provisions of subsections (1) and (2) to the detriment of the skipper or master or of the rest of the ship's company shall be null and void.

(4) Subsections (1) to (3) shall not apply if the salvage operations are undertaken from a salvage ship or a tug.

Section 582

Plurality of salvors

(1) If several salvors cooperate in the performance of a salvage operation, then each of the salvors may demand only a share of the salvage reward. Section 577 (1) shall apply mutatis mutandis in determining the salvors' pro-rata shares in the salvage reward. Section 581 shall remain unaffected.

(2) In derogation from subsection (1), a salvor may demand the full amount of a salvage reward if the salvor accepted the intervention of the other salvors at the request of the owner of the ship in danger or other property in danger, and if said request later proves to have been unreasonable.

Section 583

Saving human life

(1) No remuneration is due from persons whose lives have been saved, whether as a salvage reward or as special compensation.

(2) In derogation from subsection (1), any person who has taken action to save human life during salvage operations may demand a fair share of the salvage reward payable to the salvor pursuant to the present Subchapter for the salvor's salvaging of the ship or other property, or for his prevention or mitigation of damage to the environment (Section 575 (2)). Where the salvor is not entitled to any salvage reward, or only a reduced amount, due to the reasons set out in Section 580, thereby reducing the amount recoverable by a party claiming a fair share of the salvage reward, then that person may recover the lost portion of his fair share of the reward directly from the owners of the salvaged ship and of the other salvaged property. Section 576 (3) shall apply mutatis mutandis.

§ 584

Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

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

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

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

§ 585

Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

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

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

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

1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist,
2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsät-

Section 584

Conclusion of a salvage contract and review of its content by a court

(1) Both the owner and the skipper or master of a ship in danger are authorised to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owners of property on board the ship. Moreover, the skipper or master of the said ship is authorised to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the ship.

(2) The salvage contract or any terms thereof may be annulled or modified by a court ruling in response to an application, provided one of the following applies:

1. the contract was entered into as a result of undue influence or under the influence of danger, and the contract's terms are inequitable; or
2. the payment provided under the contract is in an excessive degree too large or too small in view of the services actually rendered.

Section 585

Lien; right of retention

(1) Pursuant to Section 596 (1) number 4, the creditor of a claim to a salvage reward, to special compensation, or to the costs of salvage shall enjoy, for his claim, the same rights as a maritime lienor of the salvaged ship.

(2) For his claim to a salvage reward or to the costs of salvage, the creditor shall have a lien over other salvaged property; insofar as the creditor is the sole possessor of the property, he shall also have a right of retention.

(3) The creditor shall be barred from enforcing the lien or exercising the right of retention granted pursuant to subsections (1) or (2) in any of the following situations:

1. when satisfactory security for the creditor's claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided;
2. where the salvaged ship or other salvaged property is owned by a State or, in the case of a ship, where it is operated by a State, and where the ship or other property serves non-commercial purposes and, at the time of salvage operations, is entitled to sovereign immunity under generally recognized principles

zen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,

3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

§ 586

Rangfolge der Pfandrechte

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

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

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

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

§ 587

Sicherheitsleistung

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

of international law;

3. where the salvaged cargo is a humanitarian cargo donated by a State, provided such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such cargo.

Section 586

Priorities

(1) Liens over property salvaged pursuant to Section 585 (2) shall take priority over all other liens over the property, even if such liens have accrued earlier.

(2) If several liens pursuant to Section 585 (2) encumber a property, then the lien for a claim having accrued later shall take priority over the lien for a claim having accrued earlier; any liens for claims having accrued simultaneously shall rank *pari passu inter se* and Section 603 (3) shall apply *mutatis mutandis*. The same rule for determining the order of priority shall apply when the same event gives rise to both a lien pursuant to Section 585 (2) as well as to a lien for a claim for contribution in general average pursuant to Section 594 (1).

(3) Liens over any property salvaged pursuant to Section 585 (2) shall expire one year after the claim secured thereby has accrued. Section 600 (2) shall apply *mutatis mutandis*.

(4) The creditor of a lien pursuant to Section 585 (2) shall enforce his lien against the salvaged property pursuant to the regulations governing execution of judgements. Insofar as the corresponding property is yet to be surrendered, legal action is to be directed against the skipper or master; any ruling handed down against the skipper or master shall also take effect against the owner.

Section 587

Provision of security

(1) The salvor may demand that the debtor provide satisfactory security for the salvor's claim to a salvage reward or to special compensation, including interest and costs. The first sentence shall not apply, however, if the salvage measures were rendered in respect of a ship that is owned or operated by a State, that serves non-commercial purposes and that, at the time of the salvage measures, is entitled to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

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

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

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

(2) Without prejudice to subsection (1), the owner of the salvaged ship shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them, including interest and costs, before the cargo is released.

(3) Unless the salvor gives his express consent, the salvaged ship and other property may not be removed from the port or place at which they first arrive upon completion of the salvage operations until such time as the salvor's claims have been satisfied or until satisfactory security has been provided for the salvor's claim.

(4) If, contrary to subsection (3), the skipper or master releases a salvaged cargo, he shall be liable for any damage caused by his fault or neglect to the salvor. This shall apply even if the skipper acted on the instructions of the owner of the inland navigation vessel, or even if the master acted on the instructions of the Shipowner.¹¹⁹

Dritter Unterabschnitt Große Haverei

§ 588

Errettung aus gemeinsamer Gefahr

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

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

§ 589

Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

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

Subchapter 3 General average

Section 588

Preservation from common peril

(1) If the ship, the fuel, the cargo or several of these items are intentionally damaged or voluntarily sacrificed upon the master's orders in order to preserve them from common peril, or if any expenses are incurred to this end upon the master's orders (general average), then the resulting damage, costs or expenses shall be borne jointly by the parties to the adventure.

(2) A party to the adventure is a person who, at the time of the general average act, is the owner of the ship or owner of the fuel, or who bears the risk of loss with regard to a cargo unit or a claim to freight.

Section 589

Fault or neglect of a party to the adventure or of a third party

(1) The provisions on general average shall remain applicable even in a case where the peril is caused by the fault or neglect of a party to the adventure or of a third party. However, the party to the adventure whose fault or neglect caused the peril may not make a claim for general average

¹¹⁹ See Section 476.

Schadens keine Vergütung verlangen.

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

§ 590

Bemessung der Vergütung

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

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

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

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

§ 591

Beitrag

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

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

allowances in respect of the damage caused by him.

(2) If the peril is caused by the fault or neglect of a party to the adventure, that party shall be obliged to compensate the contributing interests for the damage they have suffered as a result of having to jointly bear the damage, costs and expenses for the preservation from common peril.

Section 590

Assessment of the general average allowances

(1) The general average allowances in respect of the voluntary sacrifice of the ship, its accessories, the fuel, and the cargo units shall be assessed based on the current market value these items would have had at the place and time of the termination of the adventure.

(2) The general average allowances in respect of the damage to the items referred to in subsection (1) above shall be assessed based on the difference between the current market value of the items at the place and time of the termination of the adventure, and the current market value the items would have had if sold in undamaged condition at this time and place. If an item has been repaired following the general average act, it shall be presumed that the costs expended for the repair of such item correspond to their depreciation.

(3) The general average allowance in respect of the loss of a claim to freight shall be assessed based on the contribution that is not owed to the Contractual Carrier¹²⁰ as a result of the general average.

(4) If the item voluntarily sacrificed or damaged was the subject of a sale contract immediately prior to commencement of the adventure, it shall be presumed that the purchase price stated in the seller's invoice corresponds to that item's current market value.

Section 591

Contribution in general average

(1) All parties to the adventure, excluding the ship's company and the passengers, must contribute to general average.

(2) The contributions to general average shall be assessed based on the value of the items that were subject to common peril. The value of the ship, of the fuel and of the cargo units shall be determined based on the current market value of

¹²⁰ See Section 481(1).

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

said items at the termination of the adventure, plus any general average allowance in respect of the damage or voluntary sacrifice of such items covered by general average. The value of a claim to freight shall be determined based on the gross amount of freight owed at the termination of the adventure, plus any general average allowance in respect of the loss of the claim to freight due to general average acts.

§ 592

Verteilung

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

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

§ 593

Schiffsgläubigerrecht

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

Section 592

Division of general average claims

(1) The amount of the general average allowance that a party to the adventure may claim for the voluntary sacrifice or damage to any item attributable to said party pursuant to Section 588 (2), as well as the amount of the contribution that a party to the adventure must pay, shall be assessed based on the proportion between the entire general average allowances owed to all parties to the adventure on the one hand, and the total contributions owed by all parties to the adventure on the other. If a pro-rated depreciation determined pursuant to Section 590 is higher than the share calculated in accordance with the first sentence, then the party to the adventure affected by the depreciation shall be entitled to receive a general average allowance equivalent to the difference. If a pro-rated depreciation determined pursuant to Section 590 is lower than the share calculated in accordance with the first sentence, then the party to the adventure affected by the depreciation shall pay a contribution equivalent to the difference.

(2) However, each contributing interest shall be liable only up to the value of the salvaged item that is attributable to that contributing interest pursuant to Section 588 (2).

Section 593

Rights of maritime lien

Pursuant to Section 596 (1) number 4, the parties entitled to general average allowances shall enjoy, for their claims for contribution in general average against the owner of the ship and against the freight creditors, the same rights as a maritime lienor of the ship.

§ 594

Pfandrecht der Vergütungsberechtigten. Nichtauslieferung

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

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

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

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

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

§ 595

Aufmachung der Dispache

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

(2) Die Dispache wird durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen oder eine vom Ge-

Section 594

Lien of the parties entitled to general average allowances; prohibition to release

(1) For their claims for contribution in general average, the parties entitled to general average allowances shall have a lien over the fuel and cargo of the contributing interests.

(2) The lien shall take priority over all other liens over such items, even if they arose earlier. If a given item is subject to several liens pursuant to subsection (1), or if the item is also subject to a lien pursuant to Section 585 (2), then the lien for a claim having accrued later shall take priority over the lien for a claim having accrued earlier. Any liens for claims having accrued simultaneously shall rank *pari passu* inter se. Section 603 (3) shall apply *mutatis mutandis*.

(3) Liens pursuant to subsection (1) shall expire one year after the claim secured thereby has accrued. Section 600 (2) shall apply *mutatis mutandis*.

(4) The Shipowner¹²¹ shall enforce liens on behalf of the parties entitled to general average allowances. Section 368 and Section 495 (4) shall apply *mutatis mutandis* to the enforcement of liens over the cargo.

(5) The master shall not release items encumbered by liens pursuant to subsection (1) before the corresponding average contributions have been adjusted or secured. If, contrary to the first sentence, the master releases the items, he shall be liable for any damage caused by his fault or neglect to the parties entitled to general average allowances. This shall apply even if the master acted on the instructions of the Shipowner.

Section 595

General average adjustment

(1) Each party to the adventure may demand an adjustment of general average at the destination or, if it is not reached, at the harbour where the adventure ends. If the fuel or cargo was damaged or sacrificed intentionally, the Shipowner¹²² shall be obliged to promptly initiate the adjustment of general average at the location referred to in the first sentence; any failure to do so shall make the Shipowner liable to the parties to the adventure for the resulting damage.

(2) The general average adjustment is to be made up by a licensed adjuster, or by an expert

¹²¹ See Section 476.

¹²² See Section 476.

richt besonders ernannte sachverständige Person (Dispacheur) aufgemacht.

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

person specially appointed by the court (average adjuster).

(3) Each party to the adventure must provide the average adjuster with all documents in his possession that are necessary to perform the average adjustment.

Fünfter Abschnitt Schiffsgläubiger

§ 596

Gesicherte Forderungen

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

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

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

Chapter 5 Maritime lienors

Section 596

Secured claims

(1) Creditors of any of the following claims shall have the rights of a maritime lienor:

1. claims to wages due to the master and the rest of the ship's company;
2. claims to public charges such as vessel charges, port, canal and other waterway charges and pilotage charges;
3. claims for damages resulting from death or personal injury, as well as from the loss of, or damage to property, occurring in direct connection with the operation of the ship; however, claims resulting from the loss of, or damage to property that are based on a contract or that could be derived from a contract shall be excluded;
4. claims to a salvage reward, to special compensation, and to the costs of salvage; claims against the owner of the ship and against the creditor of the freight for contribution in general average; claims for wreck removal;
5. claims of the social security authorities against the Shipowner,¹²³ including unemployment insurance claims.

(2) Subsection (1) number 3 above shall not apply to claims that derive from radioactive properties, or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties, of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

¹²³ See Section 476.

§ 597

Pfandrecht der Schiffsgläubiger

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

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

§ 598

Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger

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

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

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

§ 599

Erlöschen der Forderung

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

§ 600

Zeitablauf

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

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

Section 597

Lien held by maritime lienors

(1) For their claims, maritime lienors shall have a statutory lien over the ship. This lien may be asserted against any party in possession of the ship.

(2) The ship also bears liability for the statutory interest accruing to the claims, as well as for the costs of bringing an action to obtain satisfaction of the creditors from the ship.

Section 598

Object of the lien held by the maritime lienors

(1) The lien of maritime lienors covers the ship's accessories, excepting those items forming part of the ship's accessories which did not become the property of the owner of the ship.

(2) The lien also covers any claim to compensation which the Shipowner¹²⁴ has against a third party for loss of, or damage to, the ship. The same shall apply to any general average allowances in respect of damage to the ship.

(3) The lien shall not cover any claims under an insurance policy taken out for the ship by the Shipowner.

Section 599

Expiry of the claim

If a claim secured by a lien of a maritime lienor expires, the lien shall expire as well.

Section 600

Expiry by passage of time

(1) The lien of a maritime lienor shall expire one year after the claim secured thereby has arisen.

(2) The lien shall not expire if the creditor arrests the ship on the basis of the lien within the period set out in subsection (1), provided the ship is subsequently sold by way of execution of judgement before the arrest in favour of said creditor has been lifted. The same shall apply to the lien of a creditor who becomes a party to the execution of judgement proceedings in order to enforce his lien, and does so within the period re-

¹²⁴ See Section 476.

dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft. referred to above.

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

(3) Any time during which a creditor is prevented by law from satisfying his claims from the ship shall not be included in calculating the period. Any suspension, extension, or re-commencement of the period for other reasons is excluded.

§ 601

Befriedigung des Schiffsgläubigers

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

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

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

Section 601

Satisfaction of the maritime lienor

(1) The maritime lienor shall be satisfied from the ship in accordance with the provisions governing the execution of judgement proceedings.

(2) An action to obtain the toleration of execution of judgement proceedings may be brought against the owner of the ship and against its Operator.¹²⁵ Any ruling handed down against the Operator shall also be effective against the owner of the ship.

(3) For the benefit of a maritime lienor any person who has been entered as owner of the ship in the register of ships shall be deemed to be that ship's owner. This shall not affect the right of the owner who is not entered in the register of ships to assert those objections against the lien which he is entitled to assert.

§ 602

Vorrang der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

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

Section 602

Priority of maritime liens

Liens of maritime lienors shall take priority over all other liens over the ship. They shall also take priority insofar as property liable to customs duties and taxes stands as security for public charges pursuant to statutory regulations.

§ 603

Allgemeine Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

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

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

Section 603

General provisions for priorities for maritime liens

(1) The liens of maritime lienors shall rank amongst each other in the order in which the corresponding claims are listed in Section 596.

(2) However, liens for the claims set out in Section 596 (1) number 4 shall take priority over liens for any earlier claim of any other maritime

¹²⁵ See Section 477(1).

entstanden sind.

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

§ 604

Rangordnung der Pfandrechte unter derselben Nummer

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

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

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

Sechster Abschnitt

Verjährung

§ 605

Einjährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in einem Jahr:

1. Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag und aus einem Konnossement;
2. Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen;
3. Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei;
4. Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 571 Absatz 2 zustehen.

lienors.

(3) Any claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims to a salvage reward, to special compensation, and to the costs of salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operations were completed; claims for wreck removal shall be deemed to have accrued on the date such removal of the wreck is completed.

Section 604

Priorities for liens listed under the same number

(1) Liens for the claims set out in Section 596 (1) numbers 1 to 3 and number 5 shall rank *pari passu* inter se insofar as they are listed under the same number, irrespective of the time at which they have accrued.

(2) Liens for personal injury claims listed in Section 596 (1) number 3 shall take priority over liens for property damage claims listed under the same number.

(3) With regard to liens for the claims set out in Section 596 (1) number 4, the lien for a claim having accrued later shall take priority over the lien for a claim having accrued earlier. Liens for claims having accrued simultaneously shall rank *pari passu* inter se.

Chapter 6

Limitation periods

Section 605

One-year limitation period

The following claims shall become time-barred after one year:

1. claims under a contract for the carriage of goods by sea and under a bill of lading;
2. claims under contracts for the use of ships;
3. claims to contribution in general average;
4. claims to which Shipowners¹²⁶ are entitled amongst each other pursuant to Section 571 (2).

¹²⁶ See Section 476.

§ 606

Zweijährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in zwei Jahren:

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

§ 607

Beginn der Verjährungsfristen

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

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

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

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

Section 606

Two-year limitation period

The following claims shall become time-barred after two years:

1. claims for damages resulting from the death of, or personal injury to, a passenger, or resulting from loss of, or damage to, or delay in the re-delivery of luggage, insofar as such claims are subject to the provisions set out in this Book;
2. claims for damages resulting from the collision of ships or from one of the incidents set out in Section 572;
3. claims to a salvage reward, to special compensation, and to the costs of salvage;
4. claims for wreck removal.

Section 607

Commencement of limitation periods

(1) The limitation period in respect of the claims referred to in Section 605 number 1 shall commence on the day the goods were delivered or, failing such delivery, on the day the goods should have been delivered. In respect of the claims under a voyage charter contract, the relevant goods are those which were delivered or should have been delivered at the end of the last voyage.

(2) In derogation from subsection (1), the limitation period in respect of recourse claims enjoyed by a debtor of a claim referred to in Section 605 number 1 shall commence on the day on which the judgment against the recourse claimant becomes final and binding or, if there is no final and binding judgment, on the day on which the recourse claimant has satisfied the claim. The first sentence shall not apply if the recourse debtor was not informed of the damage within three months after the recourse claimant became aware of the damage and of the recourse debtor's identity.

(3) The limitation period in respect of the claims under contracts for the use of ships referred to in Section 605 number 2 shall commence at the end of the year in which the claim has accrued. Subsection (2) shall apply mutatis mutandis to the time bar of the recourse claims enjoyed by a debtor of a claim under a time charter contract.

(4) The limitation period in respect of the claims referred to in Section 605 numbers 3 and 4 shall commence at the end of the year in which the claim has accrued.

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

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

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

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

§ 608

Hemmung der Verjährung

Die Verjährung der in den §§ 605 und 606 genannten Ansprüche wird auch durch eine Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

§ 609

Vereinbarungen über die Verjährung

(1) Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder

(5) The limitation period in respect of the claims for damages referred to in Section 606 number 1 shall commence as follows:

- 1 in respect of claims resulting from personal injury of a passenger: from the day of disembarkation;
- 2 in respect of claims resulting from the death of a passenger: from the day when disembarkation should have taken place or, if the passenger died after disembarking, from the day of the passenger's death, but in no case later than one year after the passenger's disembarkation;
- 3 in respect of claims resulting from the loss of, damage to, or delay in the re-delivery of the luggage: from the day of disembarkation or from the day on which the passenger should have disembarked, whichever is later.

(6) The limitation period in respect of the claims for damages resulting from a collision of ships as referred to in Section 606 number 2 or resulting from an incident covered by Section 572 shall commence at the time of the incident causing the damage.

(7) The limitation period in respect of the claims referred to in Section 606 numbers 3 and 4 shall commence upon completion of the salvage operations or wreck removal measures. Subsection (2) shall apply *mutatis mutandis* to the time bar of the recourse claims enjoyed by a debtor of such claims.

Section 608

Suspension of the limitation period

The running of the limitation period in respect of the claims referred to in Sections 605 and 606 shall also be suspended by a declaration whereby the creditor asserts his claims to compensation; the suspension continues until the debtor refuses to satisfy the claim. Both the assertion of the claims and the refusal to satisfy the same must be made in text form.¹²⁷ Any further declaration concerning the same claim to compensation shall not result in an additional suspension of the running of the limitation period.

Section 609

Agreements on time bar

(1) The time bar in respect of claims for damages under a contract for the carriage of gen-

¹²⁷ See Section 126b of the German Civil Code, as quoted in the footnote to Section 482 above.

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

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

§ 610

Konkurrierende Ansprüche

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

Siebter Abschnitt

Allgemeine Haftungsbeschränkung

§ 611

Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

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

eral cargo or under a bill of lading for the loss of, or damage to, the goods may be shortened or otherwise eased or prolonged or otherwise impeded only by an individually negotiated agreement, whether for one or several similar contracts between the same parties. However, any provision in the bill of lading shortening or otherwise easing the time bar in respect of claims for damages shall be invalid vis-à-vis third parties.

(2) The limitation period in respect of claims for damages resulting from personal injury, from loss of, or damage to, luggage, or from delay in the re-delivery as referred to in Section 606 number 1 may be extended only by a declaration of the carrier or by an agreement between the parties made after the cause of action has arisen. Both the declaration and the agreement must be made in writing.¹²⁸ Any easing of the time bar, in particular a shortening of the limitation period, shall not be admissible.

Section 610

Concurrent claims

If contractual claims for damages that are subject to the provisions of the present Chapter compete with concurrent, non-contractual claims for damages, then the provisions of the present Chapter shall also apply to said non-contractual claims.

Chapter 7

General limitation of liability

Section 611

Conventions on limitation of liability

(1) The liability for maritime claims may be limited in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976 (published in the Federal Law Gazette 1986 II p. 786), as amended by the protocol of 2 May 1996 (Federal Law Gazette 2000 II p. 790), in the version applicable in the Federal Republic of Germany (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims). This shall also apply to liability for bunker oil pollution damage pursuant to the International Convention of 2001 on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Federal Law Gazette 2006 II p. 578) (Bunkers Convention).

¹²⁸ See Section 126(1) of the German Civil Code: "If written form is prescribed by statute, the document must be signed by the issuer with his name in his own hand, or by his notarially certified initials."

(Bunkeröl-Übereinkommen).

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

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

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

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

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 612 bis 617.

§ 612

Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

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

1. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines sol-

(2) The liability pursuant to the International Convention of 1992 on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Federal Law Gazette 1994 II p. 1150, 1152) (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) may be limited in accordance with the Convention's provisions.

(3) Where claims to the compensation of pollution damage within the meaning of Article I number 6 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, are made, and the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, does not apply, the persons listed in Article 1 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims may limit their liability for such claims by applying the provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims mutatis mutandis. If one and the same incident gives rise to claims of the type set out in the first sentence as well as to claims for which liability may be limited pursuant to subsection (1), then the limits of liability under the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims shall apply, respectively, to the aggregate of all claims referred to in the first sentence, as well as to the aggregate of all claims for which liability may be limited pursuant to subsection (1).

(4) Liability may not be limited for the following:

1. claims referred to in Article 3 lit. e) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, provided the contract of service is subject to German law;
2. claims to the reimbursement of the costs incurred in pursuing legal action.

(5) Sections 612 to 617 shall supplement the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims and the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Section 612

Limitation of liability for wreck removal claims

(1) The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Section 611 (1) first sentence) shall apply to the claims set out below, subject to the proviso that such claims shall be subject to a separate limit of liability irrespective of their legal basis:

1. claims to the reimbursement of the costs of the raising, removal, destruction, or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded, or abandoned, including anything that is or has been on board such

chen Schiffes befindet oder befunden hat, und

2. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes.

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

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

§ 613

Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

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

§ 614

Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

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

§ 615

Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkom-

ship, and

2. claims to the reimbursement of the costs of the removal, destruction, or the rendering harmless of the cargo of the ship.

The claims referred to in sentence 1 are not subject to limitation of liability insofar as they concern a remuneration contractually agreed with the person liable.

(2) The limit of liability pursuant to subsection (1) shall be calculated in accordance with Article 6 (1) lit. b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. The limit of liability shall apply to the aggregate of all claims set out in subsection (1), which derive from the same incident and arise against persons who belong to the groups of persons listed in Article 9 (1) lit. a), b), or c) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. The limit of liability is only available to satisfy the claims set out in subsection (1); Article 6 (2) and (3) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims shall not apply.

Section 613

Limitation of liability for small ships

For a ship with a tonnage of no more than 250 tons, the limit of liability to be calculated in accordance with Article 6 (1) lit. b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Section 611 (1) first sentence) shall be assessed at half of the limit of liability applicable to ships with a tonnage of 2,000 tons.

Section 614

Limitation of liability for damage to harbours and waterways

Without prejudice to the right set out in Article 6 (2) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Section 611 (1) first sentence) with regard to claims resulting from death or personal injury, any claims resulting from damage to harbour works, basins and waterways and to aids to navigation shall take priority over other claims under Article 6 (1) lit. b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

Section 615

Limitation of the liability of pilots

(1) The limits of liability set out in Article 6 (1) lit. a) and lit. b) of the Convention on Limi-

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

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

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

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung des § 611 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 612 bis 614 und 617 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

tation of Liability for Maritime Claims (Section 611 (1) first sentence) shall apply to claims against a pilot working on board the ship, subject to the proviso that, if the tonnage of the piloted ship is in excess of 2,000 tons, the pilot may limit his liability to the amount derived under an assumed tonnage of 2,000 tons.

(2) The limit of liability set out in Article 7 (1) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims shall apply to claims against a pilot working on board the ship, with the proviso that, if the ship is authorized to carry according to the ship's certificate more than twelve passengers, the pilot may limit his liability to the amount derived under the assumption that only twelve passengers were being carried.

(3) The constitution and distribution of a fund constituted in the amounts to be calculated in accordance with subsections (1) or (2), as well as the effects of constituting such a fund, shall be governed by those provisions of Article 11 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims which relate to the constitution the distribution and the effects of a fund. However, Article 11 (3) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims shall not apply if the tonnage of a piloted ship is in excess of 2,000 tons, as per subsection (1), or if the ship is licensed to carry more than twelve passengers according to its certificate, as per subsection (2).

(4) A pilot who is not working on board the piloted ship may limit his liability for the claims referred to in Article 2 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims by applying Section 611 (1), (3), and (4), as well as Sections 612 to 614 and Section 617 mutatis mutandis, subject to the proviso that a special limit of liability shall apply for these claims; this limit of liability shall be calculated in accordance with subsection (1) or (2) and shall be available exclusively to satisfy the claims against the pilot.

§ 616

Wegfall der Haftungsbeschränkung

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

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist und
2. durch eine solche Handlung oder Unterlassung die Beschränkung der Haftung nach Ar-

Section 616

Loss of right to rely on limitations of liability

(1) Where the person liable is a legal entity or a commercial partnership, it shall not be entitled to limit his liability if:

1. the damage is attributable to an act or omission of a member of the body authorised to represent the legal entity or partnership, or of a shareholder/partner authorised to represent it, and
2. the limitation of liability pursuant to Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for

tikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) ausgeschlossen ist.

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

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

§ 617

Verfahren der Haftungsbeschränkung

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

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

Achter Abschnitt

Verfahrensvorschriften

§ 618

Einstweilige Verfügung eines Bergers

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

Maritime Claims (Section 611 (1) first sentence) or pursuant to Article V (2) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (Section 611 (2)) is excluded as a result of such act or omission.

The same shall apply if the person liable is a partner of a partnership of Shipowners (Partenreederei) and the damage is attributable to an act or omission of the managing owner of the partnership of Shipowners (Korrespondentreeder).

(2) Where the person liable is a commercial partnership, each partner may limit his personal liability for claims for which the partnership is also entitled to limit its liability.

Section 617

Procedure for limiting liability

(1) The constitution and distribution of a fund within the meaning of Article 11 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Section 611 (1) first sentence) or within the meaning of Article V (3) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (Section 611 (2)) shall be governed by the provisions of the Shipping Distribution Statute (Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung).

(2) The limitation of liability pursuant to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims may also be invoked without the constitution of a fund within the meaning of Article 11 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. Section 305a of the Code of Civil Procedure (Zivilprozessordnung) shall remain unaffected.

Chapter 8

Procedural rules

Section 618

Interim injunction by a salvor

Upon a salvor's application (Section 574 (1)), the court having jurisdiction over the claim of the salvor may, in its discretion and in due consideration of the circumstances of the case, order, by interim injunction, that the debtor of a salvage reward or of special compensation make a fair and just interim payment to the salvor; at the same time, the court may also stipulate the terms for such a payment. Such an interim injunction may be issued even if the pre-requisites stipulated in Sections 935 and 940 of the Code of Civil Procedure have not been met.

zutreffen.

§ 619

Zustellungen an den Kapitän oder Schiffer

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

Section 619

Service of documents to the master or skipper

Notice of legal action by a maritime lienor to obtain toleration of execution of judgement against a ship, or a ruling or court order handed down in proceedings for the arrest of a ship, may be served on the master of said ship or, if an inland navigation vessel is involved, on the skipper.