

DR. RAINER PETERS

DER BEGINN DER LIEGEZEIT

ÜBERSEE - STUDIEN
ZUM HANDELS-, SCHIFFAHRTS- UND
VERSICHERUNGSRECHT

Herausgegeben von
Prof. Dr. HANS MÜLLER
und
Prof. Dr. HANS WÜRDINGER
in Hamburg

HEFT 32

Der Beginn der Liegezeit nach See- und Binnenschiffahrtsrecht unter Berücksichtigung gebräuchlicher Charterformulare

Von

DR. RAINER PETERS

Rechtsanwalt in Hamburg



Berlin 1964

WALTER DE GRUYTER & CO.

vorm. G. J. Göschen'sche Verlagshandlung / J. Guttentag, Verlags-
buchhandlung / Georg Reimer / Karl J. Trübner / Veit & Comp.

Archiv-Nr. 2733 64 1

Satz und Druck: Saladruck, Berlin 65
Alle Rechte, einschließlich des Rechtes der Herstellung
von Photokopien und Mikrofilmen, vorbehalten

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Literaturverzeichnis	XIV
Charterformulare I	XVII
Charterformulare II	XIX
§ 1. EINLEITUNG	1
I. Begriff der Lade- und Löschezit nach See- und Binnenschiffahrtsrecht	1
II. Begriff des Liegegeldes. Eilgeld.	1
III. Rechtspolitische Bedeutung der Liegezeit.	2
IV. Dauer der Liegezeit nach See- und Binnenschiffahrtsrecht. .	3
V. Gegenstand der Untersuchung. Gliederung	3
VI. Darstellung der gebräuchlichen Formularklauseln	4
VII. Technische Hinweise für die Darstellung	7
§ 2. DIE LADEBEREITSCHAFT	7
A. Allgemeines	7
B. Die subjektiven Voraussetzungen	9
C. Örtliche Voraussetzungen	10
I. Die Anweisung des Liegeplatzes	10
1. Ganz- und Teilcharter im Seerecht. Ganzcharter im Binnenschiffahrtsrecht S. 10. — 2. Teilcharter nach Binnenschiffahrtsrecht S. 14. — 3. Verspätete Anweisung. Anweisung eines ungeeigneten Platzes S. 14	
II. Die Einnahme des Ladeplatzes als Voraussetzung der Ladebereitschaft	14
	V

	Seite
D. Ladungstechnische Voraussetzungen (Ladefertigkeit i. e. S.)..	15
E. Das Fehlen rechtlicher Hindernisse.....	17
F. Das Fehlen tatsächlicher Hindernisse.....	17
G. Die Lade- und Löschbereitschaft in den Charterformularen..	18
1. Allgemeines. Beispiele S. 18. — Besondere Anforderungen. Beispiele S. 19. — Örtliche Voraussetzungen. Ausnahmen S. 19	
§ 3. DIE BEDEUTUNG DER BEREITSCHAFTSMELDUNG. DIE SOG. VORANZEIGE	21
A. Die rechtliche Bedeutung der Bereitschaftsmeldung.....	21
1. Auslösung des Beginns der Liegezeit S. 21. — 2. Bereitschaftsmeldung ist Schuldnerverpflichtung S. 21. — 3. Vertraglich vereinbarte Rechtsfolgen der unterlassenen oder verzögerten Anzeige S. 22. — 4. Zeitcharter S. 22	
B. Die wirtschaftliche Bedeutung der Bereitschaftsmeldung.....	22
C. Die sog. Voranzeige.....	22
§ 4. DIE VORAUSSETZUNGEN DER BEREITSCHAFTSMELDUNG	25
A. Die verschiedenen Ansichten.....	25
I. Die ältere herrschende Meinung.....	25
a) Die Voraussetzungen im allgemeinen.....	25
b) Die örtlichen Voraussetzungen im besonderen.....	26
1. Reichsoberhandelsgericht S. 26. — 2. Reichsgericht S. 27. — 3. Hans. Oberlandesgericht S. 28. — 4. Ältere Literatur S. 28. — 5. Schaps, Capelle, Wüstendörfer S. 28. — 6. Binnenschiffahrtsrecht S. 29	
II. Neuere herrschende Meinung.....	30
1. Hamburgisches Schiedsgericht S. 30. — 2. Landgericht Hamburg S. 30. — 3. Bundesgerichtshof S. 31	
III. Die Gegenansicht.....	31
1. Handelsgericht Hamburg, Hans. Oberlandesgericht, Lebuhn, Förtsch S. 31. — 2. Schaps, Warneken, Landgericht Stettin S. 32. — 3. Landgraf S. 32	
IV. Die moderne Auffassung.....	33
1. Hamburger Schiedsgutachten S. 33. — 2. Laun S. 33. — 3. Schlegel-	

	Seite
berger, Abraham S. 33. — 4. Hans. OLG Bremen S. 34. — 5. Tiberger S. 34. — 6. Bundesgerichtshof S. 34	
B. Kritik und eigene Stellungnahme.....	35
1. Allgemeines. Fragestellung S. 35. — 2. Auseinandersetzung mit der älteren herrschenden Meinung S. 36. — 3. Auseinandersetzung mit der neueren herrschenden Meinung S. 38. — 4. Beurteilung der modernen Auffassung S. 40. — 5. Die Entwicklung der verschiedenen Auffassungen. Wirtschaftliche Überlegungen S. 40. — 6. Prüfung des Gesetzestextes und der Gesetzesmaterialien S. 41. — 7. Risiko einer falschen Vorausanzeige. Mindestvoraussetzungen S. 44 — 8. Örtliche Voraussetzungen der Vorausanzeige S. 45. — 9. Keine weiteren Erfordernisse S. 46. — 10. Ablehnung der in A III behandelten Gegenansicht S. 47	
§ 5. DIE ABGABE DER BEREITSCHAFTSMELDUNG. DER BEGINN DER LIEGEZEIT. BEWEISLAST.....	48
A. Die Rechtsnatur der Bereitschaftsmeldung.....	48
B. Beteiligte Personen	49
C. Mehrere Befrachter oder Empfänger. Mehrere Häfen.....	50
1. Ganzverfrachtung S. 50. — 2. Teilverfrachtung S. 51. — 3. Mehrere Häfen S. 51	
D. Form und Inhalt der Anzeige.....	52
E. Zeitpunkt des Zugangs.....	53
F. Beginn der Ladezeit.....	53
G. Früherer Ladebeginn	55
H. Beweislast	56
1. Die Abgabe der Anzeige S. 56. — 2. Die Ladebereitschaft S. 57	
§ 6. DIE VORAUSSETZUNGEN DER BEREITSCHAFTSMELDUNG UND DER BEGINN DER LIEGEZEIT IN DEN FORMULAREN	58
A. Allgemeines	58
B. Klauseln mit Notizzeit.....	59
I. Voraussetzungen der Notizabgabe.....	59

1. Allgemeines S. 59. — 2. Ausdrückliche Zulassung der Vorausanzeige S. 59. — 3. Zulässigkeit der Vorausanzeige folgt mittelbar aus dem Wortlaut der Klausel S. 60. — 4. Klauseltext geht von der Ladebereitschaft aus S. 60. — 5. Auslegung der in Ziff. 4 abgedruckten Klauseln S. 61. — 6. Englisch und skandinavisches Recht S. 62. — 7. Keine einheitliche Auffassung in den verschiedenen Seerechtsordnungen und den Charterformularen S. 63. — 8. Bedeutung der englischen Sprache in den Formularen S. 64. — 9. Englische Rechtsanschauung als Grundlage der Formulare S. 65. — 10. Der mutmaßliche Parteiwille S. 66. — 11. Der mutmaßliche Parteiwille. Fortsetzung S. 67. — 12. Nationale Herkunft der einzelnen Klausel. Neutraler Charakter der Klauseln S. 68. — 13. Keine Berücksichtigung der englischen Auslegung S. 69. — 14. Unmöglichkeit der einheitlichen Auslegung nach dem Ursprungsrecht des Formulars S. 70. — 15. Lex contractus ist allein maßgebend S. 71. — 16. Folgerungen aus der hier vertretenen Auffassung S. 73. — 17. Klauseln die die Vorausanzeige ausdrücklich für unzulässig erklären S. 73	
II. Der Beginn der Liegezeit.....	74
1. Allgemeines S. 74. — 2. Feste Zeitpunkte für den Beginn der Ladezeit. Unterschiedliche Dauer der Notizzeit S. 74. — 3. Feste Notizzeit S. 75	
C. Klauseln ohne Notizzeit.....	75
1. Voraussetzungen für den Beginn der Ladezeit S. 75. — 2. Beginn der Liegezeit nur während der Geschäftszeit S. 76. — 3. Beginn der Liegezeit nur während der Geschäftszeit. Fortsetzung S. 76. — 4. Beginn der Liegezeit auch außerhalb der Geschäftszeit S. 77	
D. Klauseln ohne Bereitschaftsmeldung.....	77
1. Keine Bereitschaftsmeldung S. 77. — 2. Voraussetzungen für den Beginn der Liegezeit S. 80	
E. Besondere Bestimmungen über den Beginn der Liegezeit....	80
I. Das sog. Ladedatum.....	80
II. Ausgeschlossene Zeiträume	81
1. Allgemeines S. 81. — 2. Ausdrücklicher Ausschluß der Sonn- und Feiertage, teilweise der Sonntage S. 81. — 3. Mittelbarer Ausschluß der Sonn- und Feiertage S. 82	
III. Vorzeitiger Beginn des Ladens oder Löschens.....	83
1. Beginn vor dem Ladedatum S. 83. — 2. Beginn vor Ablauf der Notiz- oder freien Zeit S. 84. — 3. Abfertigung während der aus-	

	Seite
geschlossenen Zeit S. 85. — 4. Allgemeine „unless-used“-Klauseln S. 88	
§ 7. STÖRUNGEN UND HINDERNISSE.....	89
A. Allgemeines	89
B. Verzögerung der Ankunft im Bestimmungshafen.....	89
I. Verzögerungen während der Reise.....	89
II. Sicherheit des Hafens.....	90
1. „or so near thereunto as she may safely get always afloat“ S. 90. —	
2. Bestimmung des Lade- oder Löschhafens durch den Befrachter. Safe port S. 92	
C. Störungen der Ladebereitschaft. Allgemeines.....	93
1. § 573 HGB. Verursachungs- und Sphärenprinzip S. 93. — 2. Englisches Recht. Fixe und nicht fixe Liegezeit. Skandinavisches Recht S. 95	
D. Verzögerung der Anweisung und Anweisung eines ungeeigneten Ladeplatzes durch den Befrachter.....	97
I. Seerecht	97
1. Gesetzliche Bestimmungen S. 97. — 2. Verzögerte Anweisung S. 97. — 3. Unterschiedliche Anweisungen mehrerer Befrachter S. 100. — 4. Anweisung eines ungeeigneten Platzes S. 100	
II. Binnenschiffahrtsrecht	101
1. Gesetzliche Bestimmungen S. 101. — 2. Gemeinsamer Ausgangspunkt mit dem Seerecht S. 102. — 3: Unterschied gegenüber Seerecht S. 102	
E. Gefahren der Schifffahrt	103
I. Fehlende Sicherheit des Ladeplatzes oder der Zufahrtstraße	103
1. Zeitverluste infolge Gezeitenwechsels S. 103. — 2. Zu großer Tiefgang des Schiffes S. 103. — 3. Verholen an nicht vom Befrachter angewiesenen Platz. S. 104. — 4. Vom Befrachter bestimmter Liegeplatz S. 104	
II. Ungünstige Witterung und andere Hindernisse.....	105
F. Überfüllung und Platzmangel	106
I. Überfüllung des ganzen Hafens.....	106
1. Seerecht S. 106. — 2. Binnenschiffahrtsrecht S. 107	

	Seite
II. Überfüllung nur des vom Befrachter angewiesenen Platzes	107
III. Besondere Fälle	108
1. Platzmangel am vereinbarten oder ortsüblichen Platz S. 108. —	
2. Verursachung des Platzmangels durch Befrachter S. 108. — 3. Ver-	
zögerung der Ankunft des Schiffes S. 108	
G. Regular turn	108
I. Bedeutung	108
II. Das Risiko des port turn	109
1. Grundsatz S. 109. — 2. Regular turn als Besonderheit des vom	
Befrachter angewiesenen Platzes S. 109. — 3. Verzögerungen bei	
der Abfertigung der vorhergehenden Schiffe durch den Befrachter	
S. 110. — 4. Ausdrückliche Vereinbarung des regular turn S. 110. —	
5. Nichteinhaltung der vom Befrachter zugesagten Reihenfolge S. 110	
III. Der vom Ablader bestimmte turn	110
H. Hindernisse bei der Abladung im allgemeinen. Störungen der	
Ladefertigkeit i. e. S.	111
1. Aufteilung der Abladetätigkeit unter den Parteien (Anlieferung	
und Übernahme der Ladung) S. 111. — 2. Mängel der Ladevorrich-	
tungen S. 111. — 3. Übernahme der Ladung in der vorgesehenen	
Weise S. 112. — 4. Beschränkte Ladebereitschaft S. 113. — 5. Beladung	
durch den Befrachter S. 114. — 6. Binnenschiffsrecht S. 114. —	
7. Vom Befrachter veranlaßte Störungen S. 115. — 8. Bunkern S. 115	
J. Störungen bei der Anlieferung der Ladung. Die Verladebereit-	
schaft	116
1. Gesetzliche Bestimmungen S. 116. — 2. Anlieferung wird nur er-	
schwert S. 117. — 3. Anlieferung und Verladebereitschaft. Störungen	
der Verladebereitschaft S. 118	
K. Streik. Mangel an Arbeitskräften und Streikfolgen	120
I. Streik	120
1. Allgemeines S. 120. — 2. Streik der Schiffsmannschaft S. 120. —	
3. Streik der Lotsen, Schlepperbesatzungen etc. S. 120. — 4. Streik	
der Hafenarbeiter. Seerecht S. 120. — 5. Streik der Hafenarbeiter.	
Binnenschiffsrecht S. 121. — 6. Sonderregelung der Abladetätigkeit	
im Frachtvertrag S. 122. — 7. Sonderfälle. Verschiedenartige Wir-	
kungen eines Streiks S. 122. — 8. Streik der Transportarbeiter S. 123	
II. Mangel an Arbeitskräften und Streikfolgen	123
1. Mangel an Arbeitskräften S. 123. — 2. Streikfolgen S. 124	

	Seite
L. Zusammenfassung der allgemeinen Grundsätze.....	124
§ 8. STÖRUNGEN UND HINDERNISSE IN DEN CHARTER-FORMULAREN	125
A. Allgemeines	125
1. Einleitung zu den Charterklauseln über Störungen und Hindernisse S. 125. — 2. Allgemeines. Änderung der gesetzlichen Verteilung der Aufgabenbereiche unter den Parteien. Durchbrechung des Sphärenprinzips, teilweise auch des Verursachungsprinzips S. 126	
B. Vorschriften über das Laden und Löschen.....	128
I. Allgemeines	128
1. Drei verschiedene Typen von Regelungen S. 128. — 2. Aufgabenverteilung unter den Parteien S. 128. — 3. Sonderklauseln S. 129. — 4. Verschiebungen des Sphärengrundsatzes S. 129	
II. Klauseln mit gesetzlicher Regelung.....	130
III. Die sog. fio-Klauseln.....	131
1. Fio-Klauseln S. 131. — 2. Störungen zu Lasten des Befrachters S. 132. — 3. Der Schiffer bleibt für ordnungsgemäße Stauung verantwortlich und behält Weisungsrecht gegenüber dem Stauer S. 133. — 4. Streik der Schauerleute und andere Beispiele S. 133. — 5. Mitwirkungspflicht des Verfrachters auch in fio-Klauseln S. 134. — 6. Schauerleute wollen oder dürfen nicht mit Besatzungsmitgliedern zusammenarbeiten. Bezahlung der Ersatzleute S. 135	
IV. Klauseln, nach denen der Verfrachter das Laden bzw. Löschen vergütet (pay-Klauseln).....	136
1. Pay-Klauseln. Bedeutung S. 136. — 2. Stauen und Trimmen S. 137. — 3. Auch bei der pay-Klausel gehört das Laden zum Aufgabenbereich des Befrachters S. 137. — 4. Die alongside-Klausel im Zusammenhang mit der pay-Klausel S. 138. — 5. Stauer und Schauerleute als Gehilfen des Befrachters S. 138. — 6. Aufgaben- und Haftungsbereich bei den pay- und den fio-Klauseln identisch S. 139. — 7. Zufällige Störungen zu Lasten des Befrachters S. 139. — 8. Mitwirkungspflicht des Verfrachters beim Laden S. 139. — 9. Schauerleute wollen oder dürfen nicht mit Besatzungsmitgliedern zusammenarbeiten. Bezahlung der Ersatzleute S. 140	
V. Die sog. Stauerklauseln.....	141
1. Bedeutung und Rechtsfolgen der Stauerklausel S. 141. — 2. Unter-	

	Seite
scheidung zwischen Stauer- sowie fio- oder pay-Klauseln S. 141. — 3. Beispiele S. 143	
C. Platzmangel	143
1. Grundsätzliche Belastung des Verfrachters S. 143. — 2. „whether in berth or not“ S. 143. — 3. Spezialregelung neben der in Ziff. 2 genannten Klausel S. 145. — 4. Sonderklauseln ohne die in Ziff. 2 genannte Klausel S. 147. — 5. Klauseln die den Beginn der Liegezeit auf das erste Hochwasser nach der Ankunft des Schiffes festsetzen S. 147. — 6. Sonderklausel in Gencon 5 S. 148. — 7. Sonderklausel in Britcont 3 S. 148	
D. Regular turn	149
1. Port turn zu Lasten des Verfrachters. Anders der turn des Abladers S. 149. — 2. Zeitliche Begrenzung der Belastung des Verfrachters S. 150. — 3. „free of turn“ S. 150	
E. Schlechtwetterklauseln	151
1. Grundsatz S. 151. — 2. „weather working day“ und „weather permitting“ S. 151. — 3. Ergänzung der in Ziff. 2 genannten Klauseln S. 152. — 4. Andere Schlechtwetterklauseln, vor allem in Generalklauseln S. 152	
F. Eisklauseln	153
1. Grundsatz S. 153. — 2. Allgemeines zu den Eisklauseln S. 153. — 3. General Ice Clause und andere Eisklauseln für den Ladehafen S. 154. — 4. General Ice Clause und andere Eisklauseln für den Ladehafen S. 157. — 5. Besondere Eisklausel zugunsten des Befrachters S. 160	
G. Streik und Aussperrung.....	160
I. Allgemeines	160
1. Grundsatz S. 160. — 2. Allgemeines über die Streikklauseln S. 161	
II. Klauseln zugunsten des Befrachters.....	161
1. Beispiele S. 161. — 2. Auslegung S. 162	
III. Andere Streikklauseln	166
1. Russwood 9 S. 166. — 2. General Strike Clause S. 167. — 3. Baltic Strike Rules S. 169	
H. Verzögerungen der Verladebereitschaft.....	171
1. Allgemeines. Verschiedene Gruppen von Störungen S. 171. — 2. Verzögerungen beim Transport S. 171. — 3. Verzögerungen bei der Herstellung oder Gewinnung der Ladung S. 172. — 4. Untergang	

	Seite
der Ladung. Feuer S. 172. — 5. Behördliche Eingriffe S. 172. — 6. Politische Störungen und Krieg S. 173	
J. Generalklauseln	175
1. Allgemeines. Beispiele S. 175. — 2. Unterteilung in verschiedene Gruppen von Störungen S. 177. — 3. Die Generalklauseln i. e. S. und die eiusdem generis rule S. 178. — 4. Einschränkende Auslegung der Generalklauseln S. 180. — 5. Besondere Einschränkungen in den Generalklauseln S. 186. — 6. „Unless Vessel is already on demurrage“ S. 187	

LITERATURVERZEICHNIS

A. DEUTSCHE LITERATUR ZUM SEERECHT

Abraham	Abraham, Das Seerecht. Grundriß 1956.
Boyens I	Lewis-Boyens, Das Deutsche Seerecht, 1. Band, 1897.
Boyens	Lewis-Boyens, Das Deutsche Seerecht, 2. Band, 1901.
Capelle	Capelle, Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung (Übersee-Studien Heft 17), 1940.
Endemann	Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, herausgegeben von Endemann. Vierter Band, Erste Abteilung, Das Seerecht von Lewis.
Lewis	Lewis, Das Deutsche Seerecht, Kommentar, 2. Auflage, 1. Band.
Pappenheim	Pappenheim, Handbuch des Seerechts, 3. Band, 1918.
Schaps	Das deutsche Seerecht, Kommentar von Schaps, Mittelstein, Sebba, 2. Auflage, 1. Band.
Schlegel- berger	Schlegelberger-Liescke, Seehandelsrecht, 1959.
Sieveking	Sieveking, Das deutsche Seerecht, 1907.
Wüsten- dörfer	Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Auflage.

B. DEUTSCHE LITERATUR ZUM BINNEN- SCHIFFFAHRTSRECHT

Förtsch	Förtsch, Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, 2. Auflage.
Landgraf	Landgraf, Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, 1896.
Mittelstein	Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, I. Band, 2. Auflage.
Mittelstein Handbuch	Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts (7. Band, 1. Abteilung, 4. Teil, 1. Buch).
Vortisch	Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, Erläuterungswerk, 2. Auflage.
Goldmann	Goldmann, Das Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, Berlin 1896.

- Makower Makower-Loewe, Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, 4. Auflage.

C. LITERATUR ZUM BÜRGERLICHEN GESETZBUCH

- Enneccerus-Lehmann Enneccerus, Recht der Schuldverhältnisse, 15. Bearbeitung von Lehmann.
 Enneccerus-Nipperdey Enneccerus, Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts, 15. Auflage von Nipperdey.
 Erman Erman, Handkommentar zum BGB, 2. Auflage.
 Palandt Palandt, BGB-Kommentar, 19. Auflage.
 Staudinger J. v. Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, 1. Band, Allgemeiner Teil, 11. Auflage; 2. Band, Recht der Schuldverhältnisse, I. Teil, 9. Auflage.

D. DISSERTATIONEN

- Bouvain Bouvain, Das Liegegeld und seine Voraussetzungen nach dem Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, vom 15. Juni 1895, Dissertation Leipzig 1913.
 Hesper Hesper, Die rechtliche Bedeutung des Streiks bei Berechnung der Löschzeit in der Binnenschifffahrt (§ 48 BSchG), Dissertation Köln 1930.
 Mittag Mittag, Das Liegegeld, Dissertation Hamburg 1935.
 Warneken Warneken, Lade- und Löschfristen im Seerecht, Dissertation Erlangen 1908.

E. AUSLÄNDISCHE LITERATUR ZUM SEERECHT

- Carver Carver, Carriage of Goods by Sea, 10th edition by Colinaux, 1957.
 Rordam Rordam, Treatises on The Baltcon-Charterparty, 1954.
 Scrutton Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, 16th edition by McNair and Mocatta, 1955.
 Tiberg Tiberg, The Law of Demurrage, Uppsala 1960.

F. ZEITSCHRIFTEN, SAMMLUNGEN U. Ä.

- BB Der Betriebs-Berater.
 Begründung Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt.
 BGHZ Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen.
 Hansa Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt - Schiffbau - Hafen.

HGZ	Hanseatische Gerichtszeitung (früher Hamburgische Handelsgerichts-Zeitung) Hauptblatt.
HRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichts-Zeitschrift, Abteilung B.
HRGZ A	Hanseatische Rechts- und Gerichts-Zeitschrift, Abteilung A.
HRZ	Hanseatische Rechts-Zeitschrift.
JW	Juristische Wochenschrift.
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht.
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht.
NJW	Neue Juristische Wochenschrift.
Protokolle	Protokolle der Kommission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, herausgegeben von Lutz, Würzburg 1858 ff.
RG Bolze	Bolze, Die Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen.
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Rspr.	Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Civilrechts, herausg. von Mugdan und Falkmann.
ROHG	Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts.
Seuff. A.	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.
Soergel	Rechtsprechung zum gesamten Zivil-, Handels- und Prozeßrecht des Reiches und der Bundesstaaten, herausgegeben von Soergel.
Ullrich	Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen, herausgegeben von Ullrich, Hamburg 1858 und 1861,
Seebohm	herausgegeben von Seebohm, Hamburg 1866,
Hermann-Hirsch	herausgegeben von Hermann und Hirsch, Hamburg 1871.

CHARTERFORMULARE I

Chamber of Shipping of the United Kingdom — Documentary Committee.
The Baltic and International Maritime Conference — Documentary Council

FORMS OF APPROVED DOCUMENTS 1957

- Chamber of Shipping Welsh Coal Charter, 1896 (i. d. F. v. 1. 1. 1950).
Chamber of Shipping East Coast Coal Charter-Party, 1922 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (MEDCON).
Chamber of Shipping Coasting Coal Charter-Party, 1920 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (COASTCON).
Chamber of Shipping Coasting Coal Charter-Party, 1913 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (WELCON).
The Baltic and White Sea Conference Coal Charter, 1921 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (BALTCO).
Chamber of Shipping Coasting Charter-Party, 1921, for Mersey District Ports (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (MERSEYCON).
The Baltic and International Maritime Conference Polish Coal Charter 1950 (POLCON).
The Baltic and International Maritime Conference Continental Coal Charter 1945 (CONTCOAL).
The Baltic and International Maritime Conference German Coal Charter 1957 (GERMANCON-NORTH).
Chamber of Shipping Baltic Wood Charter 1926 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (BALTWOOD).
Chamber of Shipping White Sea Wood Charter 1933 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (RUSSWOOD).
Chamber of Shipping Pitch Pine Charter, 1906 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (PIX-PINUS).
Chamber of Shipping Pitwood Charter (France to Bristol Channel Ports) 1924 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (PITWOODCON).
The Baltic and International Maritime Conference Prop and Pulpwood Charter 1937 (PROPCON).
The Baltic and International Maritime Conference Woodcharter 1937 (CONTWOOD).
Baltic Pulp and Paper Charter (from Finland to U. K. and Continent) (i. d. F. v. 1949) (BALTPULP).

Chamber of Shipping Baltic Wood Charter Party 1956 (i. d. F. v. 1. 2. 1956) (NUBALTWOOD).
 Chamber of Shipping Black Sea Berth Contract (i. d. F. v. 1931) (RUSSCON).
 Chamber of Shipping River Plate Charter-Party, 1914, (Homewards) (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (CENTROCON).
 Chamber of Shipping Australian Grain Charter, 1928 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (AUSTRAL).
 Australian Grain Charter, 1956 (AUSTWHEAT).
 Chamber of Shipping Stone Charter-Party, 1920 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (PAN-STONE).
 Chamber of Shipping Mediterranean Ore Charter, 1921 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (MEDITORE).
 Chamber of Shipping Mediterranean Ore Charter, 1922 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (NECORE).
 The Baltic and International Maritime Conference Ore Charter 1950 (ORE-CON).
 Chamber of Shipping Cement Charter-Party, 1922 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (CE-MENCO).
 The Baltic and White Sea Conference Uniform General Charter, as revised 1922 (GENCON).
 Chamber of Shipping General Home Trade Charter, 1928 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (BRITCONT).
 The Baltic and International Maritime Conference Scandinavian Voyage Charter 1956 (SCANCON).
 Chamber of Shipping Fertilisers Charter, 1942 (i. d. F. v. 28. 7. 1950) (FER-TICON).
 The Baltic and White Sea Conference Phosphate Charter 1914 (PHOSCON).
 Norsk Hydro-Elektrisk Kvælstofaktieselskab Charter-Party (i. d. F. von Januar 1950) (HYDROCHARTER).
 The Baltic and International Maritime Conference Groundnut Charter, 1937 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (ARACON).
 The Baltic and International Maritime Conference Salt Charter 1947 (i. d. F. v. 1. 1. 1950) (SALTCON).
 The Baltic and White Sea Conference Fruit Charter, 1926 (SPANFRUCON).

Chamber of Shipping Wood Charter (Scandinavia and Finland) to the United Kingdom, 1924 (SCANFIN).
 Chamber of Shipping Coal and Pitch Master Charterparty 1957 (ATICOL).

CHARTERFORMULARE II

AFRICAN- PHOS	Phosphate Charter-Party 1950.
American. Welsh Coal	Americanized Welsh Coal Charter 1953.
Baltimore	Approved Baltimore Berth Grain Charter Party Steamer. Form C. Adopted 1913.
Herrings	Charter-Party — Herrings.
IRON ORE (7)	C (Ore) 7. Mediterranean. Iron Ore. Charter Party.
IRON ORE (8)	C (Ore) 8. Bay of Biscay Ports. Iron Ore. Charter Party.
NEW- BELWOOD	New Belgian Wood Charter.
SYN- ACOMEX	Grain Continent Charter Party. Adopted Paris 1957.

DEUTAL	Allgemeiner Frachtvertrag für Dampfer. III. Ausgabe. März 1918.
DEUT- ERZNEU	Frachtvertrag für Erzladungen von Skandinavien. Juni 1922.
DEUT- GENCON	Allgemeiner Einheits-Frachtvertrag. Ausgabe April 1940.
DEUT- HOLZ	Holz-Frachtvertrag für Dampfer nach den Niederlanden. 2. Ausgabe. Juni 1918.
DEUT- HOLZNEU	Holz-Frachtvertrag. Ausgabe Mai 1940.
DEUTKÜST	Frachtvertrag des Verbandes Deutscher Küstenschiffer.
KALI- CHARTER	Frachtvertrag. Kali-Transport Gesellschaft. Nordische Länder. 1939.
PAPIER- HOLZ- CHARTER	Papierholz-Frachtvertrag der deutschen Zellstoff-, Papier- und Holzstoff-Industrie. 2. Ausgabe. Februar 1930.

§ 1. Einleitung

I. Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen wird dem Befrachter (Charterer) eine gewisse Zeitspanne eingeräumt, während der ihm das Schiff ohne besondere Vergütung für die Beladung zur Verfügung steht (Ladezeit), § 567 Abs. 4 S. 1 HGB¹. Ebenso muß der Verfrachter im Löschhafen eine bestimmte Zeit ohne besondere Vergütung auf die Abnahme der Ladung warten (Löschzeit), § 594 Abs. 5 S. 1.

Dasselbe gilt für die Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teils oder bestimmt bezeichneten Raumes eines Schiffes, §§ 587, 603.

Nach dem Vorbild des Seerechts sieht auch das Binnenschiffahrtsgesetz für die Ganz- und Teilverfrachtung eine vergütungsfreie Lade- und Löschzeit vor, §§ 28, 38 und 47, 53 BSchG². Im Gegensatz zum Seerecht gelten jedoch die Vorschriften über die Teilverfrachtung auch dann, wenn der Frachtvertrag Stückgüter im Gewicht von mindestens zehn Tonnen zum Gegenstand hat, §§ 38, 53.

II. Die Hauptbedeutung der Lade- und Löschzeit liegt darin, daß mit ihrem Ablauf regelmäßig die Überliegezeit beginnt, für die der Befrachter (Absender) oder Empfänger eine Vergütung (Liegegeld, engl. demurrage) entrichten muß, §§ 567 Abs. 4 S. 2 und 594 Abs. 5 S. 2 sowie §§ 30 f. und 49 f.

Das Liegegeld stellt nach durchaus herrschender Meinung keine Vertragsstrafe und auch keinen Schadensersatz dar, sondern eine gesetzliche Vergütung für vertragsgemäße Inanspruchnahme einer verlängerten Wartezeit³. Der Anspruch auf Liegegeld ist einerseits nicht davon abhängig, daß der Verfrachter (Frachtführer) tatsächlich einen Schaden erlitten hat; andererseits kann dieser aber auch nicht einen durch Nichteinhaltung der Ladezeit verursachten Schaden, der über das Liegegeld hinausgeht, ersetzt verlangen. Eine Besonderheit gilt allerdings für den Löschhafen: Der Verfrachter (Frachtführer) kann im Falle der Überschreitung der

¹ Dreistellige Paragraphen, die im folgenden ohne Gesetzesangabe genannt werden, sind solche des Handelsgesetzbuchs.

² Zweistellige Paragraphen ohne Gesetzesangabe sind solche des Binnenschiffahrtsgesetzes.

³ Boyens, § 567, A. 4 (S. 132 f.); Pappenheim, S. 502 ff.; Schaps, § 567, A. 11; Capelle, S. 421 f.; Abraham, S. 88; Schlegelberger, § 567, A. 15.

BSchR: BGHZ 1, 47 (49 f.); Mittelstein, § 32, A. 1.

Löschzeit für diese Zeit, soweit sie keine vertragsmäßige Überliegezeit ist, auch einen höheren Schaden geltend machen, §§ 602 sowie 49 Abs. 2, 50 Abs. 1 S. 2.

Als Gegenstück zur Überliegezeit und zum Liegegeld wird im Frachtvertrag häufig vereinbart, daß der Befrachter oder Empfänger, der die ihm nach dem Vertrag eingeräumte Lade- oder Löschzeit nicht voll ausnutzt, vom Verfrachter eine nach der ersparten Zeitspanne bemessene Vergütung (Eilgeld, engl. despatch money) erhält, die im Regelfall die Hälfte des Liegegeldes beträgt. Im Grundsatz wird die Liegezeit für das Liege- und das Eilgeld übereinstimmend berechnet⁴.

III. Das Rechtsinstitut der Liegezeit, des Oberbegriffs für Lade- und Löschzeit, und der Überliegezeit dient dem Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen der Parteien des Frachtvertrages⁵. Der Verfrachter (Frachtführer) will die Beförderung so schnell wie möglich durchführen, damit das Schiff für neue Aufgaben frei wird. Darüberhinaus ist er vor allem an einer schnellen Beladung und Löschung interessiert, weil der Hafenaufenthalt für das Schiff besonders hohe Kosten mit sich bringt. Demgegenüber will der Befrachter (Absender) oder Empfänger in erster Linie, daß das Schiff wartet, bis sämtliche Güter verladen bzw. gelöscht sind. Daneben hat eine schnelle Beförderung für ihn erheblich geringere Bedeutung. Bei den Massengütern, die fast ausschließlich den Gegenstand der Charterverträge bilden, ist es meist gleichgültig, ob der Empfänger die Ladung einige Tage früher oder später erhält. Auf dem Binnenschiff-fahrtswege werden ohnehin keine Güter befördert, bei denen es auf einen schnellen Transport ankommt, da hier der Schienenweg und die Straße die rasche Beförderung auch größerer Sendungen ermöglichen. Außerdem ist eine schnelle Beladung oder Löschung des Schiffes für den Befrachter (Absender) bzw. Empfänger häufig mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden. Sogar eine Abfertigung mit geringerer Geschwindigkeit ist oft — etwa wegen ungünstiger Witterung oder Überfüllung der Liegeplätze am Kai — nur unter Aufwendung besonderer Mittel und Kosten möglich; der Befrachter (Absender) oder Empfänger wird es dann vielfach vorziehen, die Arbeiten bis zum Wegfall der Schwierigkeiten einzustellen. Schließlich wird der Befrachter oder Ablader — in beschränktem Maße gilt das auch für den Absender — in manchen Fällen durch eine besondere Situation des Marktes dazu veranlaßt, die Abladung der Güter hinauszuzögern.

Die Begrenzung der Liegezeit schützt also den Verfrachter (Fracht-

⁴ Boyens, § 567, A. 10 (S. 135); Capelle, S. 435. — S. aber auch Hans. OLG HRZ 1923, Nr. 231 (Sp. 844 f.); Hamburger Schiedsgericht HRZ 1925, Nr. 147 (Sp. 521) und HRGZ 1932, Nr. 69 (Sp. 244 ff.); Boyens, § 573, A. 2, Note 10 a. E. (S. 153); Schaps, § 575, A. 3; Capelle, S. 435 ff.; Schlegelberger, § 567, A. 12.

⁵ Vgl. hierzu die ausführlichere Darstellung von Tiberg, S. 34 ff.