

Inhaltsverzeichnis

		2.6	Die Klasse des Seeschiffes	47	
	Vorwort	2.6.1	Klassifikationsgesellschaften	47	
		2.6.2	Klassifikationsvorschriften des Germanischen Lloyd	48	
1	Die Handelsflotte der Bundesrepublik Deutschland	11	2.7	Seevölkerrecht/Flaggen- und Registerrecht	50
1.1	Schiffahrtspolitische Leitsätze	11	2.7.1	Flaggenführungsbeugnis	50
1.2	Aufgaben, Notwendigkeit und Bedeutung der deutschen Handelsflotte	11	2.7.2	Das Seeschiffsregister	50
1.2.1	Die Funktionen im Überblick	11	2.7.3	Offene Register	50
1.2.1.1	Transportfunktion	12	2.7.4	Die hoheitlichen Rechte des Flaggenstaates	52
1.2.1.2	Versorgungsfunktion	13		Die hoheitlichen Rechte des Küstenstaates	52
1.2.1.3	Beschäftigungsfunktion	14		Flaggenprotektionismus/-diskriminierung	54
1.2.1.4	Wachstumsfunktion	15	2.8	Lotswesen	54
1.2.1.5	Devisenfunktion	16	2.8.1	Lotse und Lotwesen in der Bundesrepublik	54
1.2.1.6	Innovationsfunktion	17	2.8.2	Lotsenannahmepflicht	55
1.2.1.7	Strukturpolitische Funktion	17	2.9	Die Besatzung des Seeschiffes	55
			2.9.1	An Bord tätige Personen	55
			2.9.2	Schiffsbesetzung	57
2	Das Schiff	19	2.9.3	See-Sozialversicherung	57
2.1	Schiffstypen und -arten	19	2.9.4	Mitbestimmung auf See	57
2.2	Seeschiffe	21	3	Die Ladung des Seeschiffes	59
2.2.1	Stückgutschiffe	21	3.1	Weltgüterverkehr über See	59
2.2.1.1	Konventionelle Stückgutschiffe	21	3.2	Stück- und Massengüter	59
2.2.1.2	Containerschiffe	22	3.3	Konventioneller Ladungsumschlag	60
2.2.1.3	Roll-on/Roll-off-Schiffe	24	3.3.1	Stetige und unstetige Förderung	60
2.2.2	Massengutschiffe	25	3.3.2	Kaihafen oder Schiffsgeschirr beim konventionellen Stückgumumschlag	62
2.2.2.1	Massengutschiffe für trockene Ladung	25	3.3.3	Stauen der Ladung beim konventionellen Stückgutschiff	62
2.2.2.2	Massengutschiffe sowohl für trockene als auch flüssige Ladung	26	3.3.3.1	Ausnutzung der Raumfähigkeit des Schiffes	62
2.2.2.3	Massengutschiffe für flüssige Ladung (Tanker)	27	3.3.3.2	Ausnutzung der Arbeitsfähigkeit des Schiffes	62
2.2.3	Spezialschiffe	32		Ladungsbehandlung beim Stauen	63
2.3	Küstenschiffe	34	3.3.3.3	Ladungsbehandlung während der Reise	63
2.3.1	Das Fahrtgebiet	34	3.3.3.4	Schiffsstabilität	65
2.3.2	Das "kleine" Küstenschiff	34			
2.3.3	Das gegenwärtige "Standard"-Küstenschiff	34	3.3.3.5		
2.3.4	Das "große" Küstenschiff	37			
2.3.5	See-/Flußverkehr	38	3.4	Kombinierte Verkehre	66
			3.4.1	Unit-Load-System	67
2.4.	Die Maße des Seeschiffes	39	3.4.2	Container-Konzept	68
2.4.1	Längenmaße	39	3.4.2.1	Größen und Bauteile eines Containers	68
2.4.1.1	Hauptabmessungen	39	3.4.2.2	Sonderbauarten des Containers	70
2.4.1.2	Konstruktionsmaße	39	3.4.2.3	Identifizierung und Kennzeichnung des Containers	71
2.4.1.3	Identitätsmaße	39	3.4.2.4	Container-Lastaufnahmemittel	73
2.4.2	Trag- und Ladefähigkeit	39	3.4.3	Ro/Ro-Verkehr	76
2.4.3	Staumaße	40	3.4.4	Barge-Carrier-System	79
2.4.4	Tiefgang und Schiffsgröße	40	3.4.4.1	Barge-Carrier	79
2.4.5	Freibord des Seeschiffes	41	3.4.4.2	Barges	79
2.4.6	Vermessung des Seeschiffes	42			
2.5	Der Antrieb des Seeschiffes	46	3.5	Der transportbegleitende Informationsfluß	80
2.5.1	Propulsionsmittel	46	3.6	Gefährliche Güter	85
2.5.2	Schiffsmaschinentypen	46	4	Frachtgeschäfte der Seeschiffahrt	89
2.5.2.1	Kolbendampfmaschine	46			
2.5.2.2	Dampfturbine	46			
2.5.2.3	Schiffsdieselmotor	46			
2.5.2.4	Elektromotor	47	4.1	Betriebsformen	89
2.5.2.5	Gasturbine	47	4.1.1	Ladungsart	89

4.1.2	Schiffstyp	89	5.5.2.3	Konnossement als Quittung	114
4.1.3	Beschäftigungsart	91	5.5.2.4	Ort und Tag der Ausstellung	115
4.1.4	Rechtsgrundlagen und Vertragsbeziehungen	91	5.5.3	Wesen des Konnossements	115
			5.5.3.1	Gesetzliche Vorschriften	115
			5.5.3.2	Standardkonnosemente	116
			5.5.3.3	Wesentlicher Inhalt des Konnossements	116
			5.5.3.4	Beweisvermutung des Konnossements und Bindung des Verfrachters an die Konnossements-Angaben	116
4.2	Ratenbildung und Ratenpolitik	91	5.5.3.5	Reines und unreines Konnossement	117
4.2.1	Bedingungen auf den Märkten des Seeverkehrs	91	5.5.4	Konnossement als Wertpapier	118
4.2.2	Ratenbildung auf dem Trampmarkt	94	5.5.4.1	Konnossement als Forderungspapier	118
4.2.2.1	Funktion der Börsen	94	5.5.4.2	Konnossement als Traditionspapier	118
4.2.2.2	Ratenbildung auf dem "nichtorganisierten" Trampmarkt	94	5.5.4.3	Konnossement als Legitimationspapier	118
4.2.3	Ratenbildung auf dem Linienmarkt	95	5.5.4.4	Rektakkonnossement	118
4.2.3.1	Organisation der Angebotsseite	96	5.5.4.5	Orderkonnossement	118
4.2.3.2	Formen der Kooperation	96	5.5.4.6	Auslieferung gegen Rückgabe einer Urkunde	119
4.2.3.3	Organisationsgrad und Marktform	97		Auslieferung ohne Vorlage des Originalkonnossements	119
4.2.3.4	Organisation der Nachfrageseite	98		Konnosementsteilscheine	120
4.2.3.5	Ratenfixierung — Möglichkeiten und Zielsetzungen	98	5.5.5	Teilkonnossement	120
			5.5.5.1	Lieferschein	120
4.3.	Marketing von Seeschiffahrtsbetrieben	98	5.5.5.2	Kai-Teilschein	121
4.4	Funktionen der Schiffahrtskaufleute	100	5.5.5.3	Delivery Order	121
4.5	Arten des Seefrachtvertrages	101	5.5.5.4	Rechtliche Bedeutung der Teilscheine	121
4.6.	Am Seefrachtvertrag beteiligte Personen	104	5.5.6	Durchfrachtvertrag	121
4.6.1	Unmittelbar Beteiligte	104	5.5.6.1	Organisationsformen	121
4.6.2	Mittelbar Beteiligte	105	5.5.6.2	Vertragliche Gestaltung	122
			5.5.6.3	Kombinierter Überseeverkehr	123
			5.5.6.4	Durchkonnosemente/Combined Transport Documents	127
4.7	Pflichten des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag	105	5.5.7	Sonstige Verschiffungsunterlagen	130
4.7.1	Anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit	106	5.5.7.1	"Parcel Receipt"	130
4.7.2	Erhaltung der Seetüchtigkeit auf der Reise	107	5.5.7.2	"Mate's Receipt"	130
4.7.3	Fürsorgliche Ladungsbehandlung	107	5.5.7.3	"Sea Waybill" (Seefrachtbrief)	130
5	Der Stückgutfrachtvertrag	109	5.6.	Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden	131
5.1	Wesen des Vertrages	109	5.6.1	Historische Entwicklung ("Hague Rules")	131
			5.6.2	Zwingende Vorschriften in Haager Regeln und HGB	132
5.2	Abschluß und Beurkundung	109	5.6.2.1	Voraussetzungen für die Zwangshaftung des Verfrachters (carrier's liability)	132
			5.6.2.2	Umfang der zwingenden Haftung des Verfrachters	132
5.3	Abladung, Beförderung und Auslieferung der Güter	109		Haftungszeitraum	132
5.3.1	Begriff der Abladung	109		Ausnahmen von der Haftung	133
5.3.2	Zeitpunkt der Abladung	110	5.6.2.3	Eingeschränkte Haftung des Verfrachters	133
5.3.3	Ordnungsmäßigkeit der Abladung	110	5.6.2.4	für Verschulden seiner Leute	133
5.3.4	Verladung der Güter an Bord	111	5.6.3	133	
5.3.5	Kosten der Verladung	111	5.6.4	Vermutete Nichthaftung des Verfrachters	133
5.3.6	Beförderung der Ladung und ihre Auslieferung an den Empfänger	111	5.6.5	Freizeichnungen des Verfrachters	133
			5.6.6	"Unbekannt-Klauseln"	134
5.4	Die Seefracht	112	5.6.7	Haftung des Befrachters und Abladers im Falle unrichtiger Konnosementsangaben	135
5.4.1	Berechnung	112		Schadenanzeige und Schadenersatz	135
5.4.2	Frachtanspruch	112		Zeitpunkt der Schadenanzeige	135
5.4.3	Sicherung des Frachtanspruchs	113	5.6.8	Inhalt der Schadenanzeige	135
			5.6.8.1	Ausschlußfrist für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen	135
5.5	Stückgutfrachtvertrag und Konnossement	113	5.6.8.2	Wertmäßige Obergrenze der Verfrachterhaftung	135
5.5.1	Funktionen des Konnossements und seine Bedeutung für den Stückgutvertrag	113	5.6.8.3	Sonderfall "Container"	136
5.5.2	Ausstellung des Konnossements	114	5.6.8.4		
5.5.2.1	Aussteller	114			
5.5.2.2	Anzahl der Ausfertigungen	114	5.6.8.5		

5.7	Visby-Rules	136	7.3.2	Aufgaben des Zeitbefrachters	159
5.8	Hamburg-Rules	136	7.4	Berechnung der Zeitfracht	160
5.9	Verfrachterhaftung bei kombinierten Überseeverkehren	137	7.5	Unterverfrachtung beim Zeitfrachtvertrag	160
			7.6	Zeitcharter als Raum- oder Teilcharter	167
6	Die Reisecharter	140	7.7	Auflösung des Seefrachtvertrages	167
6.1	Gegenstand und Wesen des Vertrages	140	7.7.1	Beendigung kraft Gesetzes	167
6.2	Rechtsgrundlagen des Raumfrachtvertrages	140	7.7.2	Aufhebung kraft Kündigungsrechtes aus besonderen Gründen	168
6.3	"Uniform General Charter" (GENCON) — Vertragsbeispiel	141	7.7.3	Auflösung kraft Kündigungsrechtes des Befrachters ohne Angabe von Gründen	168
			8	Havarie und Haverel	169
6.4	Gestellung des Trampschiffes	145	8.1	Havarie-Schulungsbeispiel	169
6.4.1	Pflichten und Gewährleistungspflichten des Verfrachters	145	8.1.1	Beteiligte Vermögensinteressen	169
6.4.2	Verantwortlichkeiten für Störungen und Hindernisse bei der Vertragserfüllung	146	8.1.1.1	Unmittelbar Beteiligte	169
6.4.3	Bereitschaftsmeldung	147	8.1.1.2	Mittelbar Beteiligte	169
6.4.3.1	Voranzeige	147	8.1.2	Arten der Havarie	169
6.4.3.2	"Notice of Readiness"	147	8.1.2.1	Besondere Havarie	169
6.4.3.3	Lade-/Löschbereitschaft des Schiffes	147	8.1.2.2	Gemeinschaftliche Havarie (Havarie — grosse)	170
6.4.3.4	"Day" als Zeiteinheit der Reisecharter	148	8.1.3	York-Antwerp-Rules	170
			8.1.3.1	Buchstabenregeln	170
			8.1.3.2	Ziffernregeln	172
6.5	Liegezeit	148			
6.5.1	Bedeutung der Liegezeitvereinbarung	148	8.2	Die Dispache (Beispiel)	173
6.5.2	Beginn der Liegezeit	149	8.2.1	Beweisgrundlagen	173
6.5.3	Zählung der Wartezeit	150	8.2.2	Die Schadenstaxe	173
6.5.3.1	Zählung der Lade- bzw. der Löschzeit	150			
6.5.3.2	Zählung der Überliegezeit	150	8.3	Der Dispacheur	174
6.5.3.3	Lade-/Löschrate per Luke	150	8.3.1	Ermittlung des Beitragsskapitals	174
6.5.3.4	Gesonderte Zeitabrechnungen (Time Sheet — S. 152)	151	8.3.2	Berechnung der Beitragswerte	175
6.5.4	Aufgaben- und Kostenverteilung beim Laden und Löschen	151	8.3.3	Aufstellung der Havareikosten	176
			8.3.4	Errechnung der Beitragsquoten	177
			8.3.5	Ermittlung der Beitragssummen	177
6.6.	Ausführung des Seetransports	151	8.4	Verklärung	178
6.6.1	Deviation	151			
6.6.2	Zufällige vorübergehende Reisehindernisse	153	8.5	Seeamt/Seeunfalluntersuchung	179
			8.6	Bergung von Schiffen aus Seenot	180
6.7	Mitwirkung des Befrachters bei der Erfüllung des Raumfrachtvertrages	153	9	Seever sicherung	181
6.8	Unterverfrachtung beim Raumfrachtvertrag	153	9.1	Wesen der Versicherung	181
6.9	Vorkalkulation für eine Trampreise	154	9.1.1	Kalkulation der Versicherungsprämie	181
6.9.1	Fallanalyse und Beispielrechnung	154	9.1.2	Transportversicherung und Assekuradeure	181
			9.1.3	Transportversicherungsmakler	181
			9.1.4	Besonderheiten der Seever sicherungsmärkte	181
7	Die Zeitcharter	159			
7.1	Gründe für Zeitcharterungen	159	9.2	Seekasko-Versicherung	182
7.2	Vertragsdauer	159	9.3	Interessen-Versicherung	182
7.3	Aufgaben- und Kostenverteilung zwischen Zeitverfrachter und Zeitbefrachter	159	9.4	Frachtversicherung	183
7.3.1	Aufgaben des Zeitverfrachters	159	9.5	Prämiengelder-Versicherung	183

9.6	Kollisions-Exzedenten-Versicherung	183	10.3.2	Erfolgsrechnung (Gewinn- und Verlustrechnung)	196
9.7	Effekten-Versicherung	183	10.3.3	Kosten- und Leistungsrechnung	197
9.8	P&I-Versicherung	183	11	Fußnotenverzeichnis	199
10	Das Rechnungswesen	185	12	Sachwortregister	205
10.1	Kostenrechnung der Reederei	185			
10.1.1	Kostenrechnung als Teil des Rechnungswesens	185	13	Anhang	211
10.1.2	Grundbegriffe des Rechnungswesens	185			
10.1.3	Einteilung der Kosten	186	13.1	Allgemeines	213
10.1.4	Zwecksetzung der Kosten- und Leistungsrechnung	187	13.1.1	Währungen	213
			13.1.2	Maße und Gewichte	213
10.1.5	Kosten- und Leistungsrechnungssystem in Anlehnung an den Gemeinschaftskontenrahmen für die deutsche Handelsschiffahrt	187	13.2	Schiffspapiere	215
			13.2.1	Schiffszertifikat	215
			13.2.2	Flaggenzeugnis	219
10.1.5.1	Geschäfts-/Finanzbuchhaltung	187	13.2.3	Internationaler Schiffsmeßbrief	221
10.1.5.2	Betriebsbuchhaltung	187	13.2.4	Internationales Freibordzeugnis	223
10.1.6	Musterbuchungen an Hand exemplarischer Geschäftsfälle	188	13.2.5	Klassenzertifikat	225
10.1.6.1	Geschäftsfälle im Rahmen der Geschäfts-/Finanzbuchhaltung (Kostenartenrechnung)	188	13.2.6	Fahrerlaubnisschein	227
			13.2.7	Ausrüstungssicherheitszeugnis	229
			13.2.8	Vermessungsmarken — Kontrollzeugnis (siehe Seite 43)	
10.1.6.2	Geschäftsfälle im Rahmen der Betriebsbuchhaltung (Kosten- und Leistungsrechnung) als Nebenbuchhaltung	189	13.3	Ladungspapiere	233
10.1.7	Beispiel für den Verrechnungsfluß in der Betriebsbuchhaltung (Kosten- und Leistungsrechnung) als Nebenbuchhaltung für kalkulatorische Zwecke	190	13.3.1	Kaiannahmeschein für gefährliche Güter	233
			13.3.2	Kaiauslieferungsantrag für gefährliche Güter	235
			13.3.3	Bescheinigung (Verantwortliche Erklärung) gemäß Gefahrgutverordnung-See	237
			13.3.4	Container-Pack-Zertifikat für gefährliche Güter	239
10.2	Schiffsmakler-Buchführung	191			
10.2.1	Struktur und Aufgaben	191			
10.2.2	Kontensystem	192	13.4	Konnosemente/Charter Parties	241
10.2.2.1	Bestandskonten als Kontokorrentkonten zur Abrechnung mit der Reederei	192	13.4.1	Linien-Konnosemement (Conlinebill)	241
			13.4.2	Liner Waybill (non negotiable — blank back form)	243
10.2.2.2	Bestandskonten für Abrechnung mit Kunden und Lieferanten	192	13.4.3	Combined Transport Document (COMBIDOC)	245
10.2.3	Musterbuchungen an Hand exemplarischer Geschäftsfälle	193	13.4.4	GENCON-Reisecharter (siehe Seite 141)	
10.2.4	Beispiel für den Verrechnungsfluß in der Buchhaltung	195	13.4.5	BALTIME-Zeitcharter (siehe Seite 161)	
			13.5	Diverse	247
10.3	Kontenübersicht für die Geschäfts-/Finanzbuchhaltung und die Betriebsbuchhaltung (Nebenbuchhaltung) einer Reederei (nach aktienrechtlichen Grundsätzen und in Anlehnung an den G. K. R. für die deutsche Handelsschiffahrt) unter Einbau der für die Geschäfts-/Finanzbuchhaltung eines Schiffsmaklers/Linienagenten wesentlichen Konten	196	13.5.1	Charterparty Laytime Definitions 1980	247
			13.5.2	Standard Time Sheet (short form)	249
			13.5.3	Standard Liner Agency Agreement (FONASBA)	251
			13.5.4	Standard Form of Salvage Agreement (Lloyd's Open Form = LOF 1980)	255
			13.5.5	IMCO Gefahrzettel für gefährliche Seefrachtgüter	261
10.3.1	Bilanz	196	13.5.6	Zeitzonenatafeln	262