

# Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5	2.6	Die Klasse des Seeschiffes	47
			2.6.1	Klassifikationsgesellschaften	47
			2.6.2	Klassifikationsvorschriften des Germanischen Lloyd	48
<b>1</b>	<b>Die Handelsflotte der Bundesrepublik Deutschland</b>	11	2.7	Seevölkerrecht/Flaggen- und Registerrecht	50
1.1	Schiffahrtspolitische Leitsätze	11	2.7.1	Flaggenführungsbefugnis	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	2.7.5	Die hoheitlichen Rechte des Küstenstaates	52
1.2.1.3	Beschäftigungsfunktion	14	2.7.6	Flaggenprotektionismus/-diskriminierung	54
1.2.1.4	Wachstumsfunktion	15	2.8	Lotswesen	54
1.2.1.5	Devisenfunktion	16	2.8.1	Lotse und Lotswesen 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
<b>2</b>	<b>Das Schiff</b>	19	2.9.1	An Bord tätige Personen	55
2.1	Schiffstypen und -arten	19	2.9.2	Schiffsbesetzung	57
2.2	Seeschiffe	21	2.9.3	See-Sozialversicherung	57
2.2.1	Stückgutschiffe	21	2.9.4	Mitbestimmung auf See	57
2.2.1.1	Konventionelle Stückgutschiffe	21	<b>3</b>	<b>Die Ladung des Seeschiffes</b>	59
2.2.1.2	Containerschiffe	22	3.1	Weltgüterverkehr über See	59
2.2.1.3	Roll-on-/Roll-off-Schiffe	24	3.2	Stück- und Massengüter	59
2.2.2	Massengutschiffe	25	3.3	Konventioneller Ladungsumschlag	60
2.2.2.1	Massengutschiffe für trockene Ladung	25	3.3.1	Stetige und unstetige Förderung	60
2.2.2.2	Massengutschiffe sowohl für trockene als auch flüssige Ladung	26	3.3.2	Kaikran oder Schiffsgeschirr beim konventionellen Stückgutumschlag	62
2.2.2.3	Massengutschiffe für flüssige Ladung (Tanker)	27	3.3.3	Stauen der Ladung beim konventionellen Stückgutumschlag	62
2.2.3	Spezialschiffe	32	3.3.3.1	Ausnutzung der Raumfähigkeit des Schiffes	62
2.3	Küstenschiffe	34	3.3.3.2	Ausnutzung der Arbeitsfähigkeit des Schiffes	63
2.3.1	Das Fahrtgebiet	34	3.3.3.3	Ladungsbehandlung beim Stauen	63
2.3.2	Das "kleine" Küstenschiff	34	3.3.3.4	Ladungsbehandlung während der Reise	63
2.3.3	Das gegenwärtige "Standard"-Küstenschiff	34	3.3.3.5	Schiffsstabilität	65
2.3.4	Das "große" Küstenschiff	37	3.4	Kombinierte Verkehre	66
2.3.5	See-/Flußverkehr	38	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	Staumße	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	3.5	Der transportbegleitende Informationsfluß	80
2.5	Der Antrieb des Seeschiffes	46	3.6	Gefährliche Güter	85
2.5.1	Propulsionsmittel	46	<b>4</b>	<b>Frachtgeschäfte der Seeschifffahrt</b>	89
2.5.2	Schiffsmaschinentypen	46	4.1	Betriebsformen	89
2.5.2.1	Kolbendampfmaschine	46	4.1.1	Ladungsart	89
2.5.2.2	Dampfturbine	46			
2.5.2.3	Schiffsdieselmotor	46			
2.5.2.4	Elektromotor	47			
2.5.2.5	Gasturbine	47			

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	Standardkonnossemente	116
4.2	Ratenbildung und Ratenpolitik	91	5.5.3.3	Wesentlicher Inhalt des Konnossements	116
4.2.1	Bedingungen auf den Märkten des Seeverkehrs	91	5.5.3.4	Beweisvermutung des Konnossements und Bindung des Verfrachters an die Konnossements-Angaben	116
4.2.2	Ratenbildung auf dem Trampmarkt	94	5.5.3.5	Reines und unreines Konnossement	117
4.2.2.1	Funktion der Börsen	94	5.5.4	Konnossement als Wertpapier	118
4.2.2.2	Ratenbildung auf dem "nichtorganisierten" Trampmarkt	94	5.5.4.1	Konnossement als Forderungspapier	118
4.2.3	Ratenbildung auf dem Linienmarkt	95	5.5.4.2	Konnossement als Traditionspapier	118
4.2.3.1	Organisation der Angebotsseite	96	5.5.4.3	Konnossement als Legitimationspapier	118
4.2.3.2	Formen der Kooperation	96	5.5.4.4	Rektakonnossement	118
4.2.3.3	Organisationsgrad und Marktform	97	5.5.4.5	Orderkonnossement	118
4.2.3.4	Organisation der Nachfrageseite	98	5.5.4.6	Auslieferung gegen Rückgabe einer Urkunde	119
4.2.3.5	Ratenfixierung — Möglichkeiten und Zielsetzungen	98	5.5.4.7	Auslieferung ohne Vorlage des Originalkonnossements	119
4.3.	Marketing von Seeschiffahrtbetrieben	98	5.5.5	Konnossementsteilscheine	120
4.4	Funktionen der Schifffahrtskaufleute	100	5.5.5.1	Teilkonnossement	120
4.5	Arten des Seefrachtvertrages	101	5.5.5.2	Lieferschein	120
			5.5.5.3	Kai-Teilschein	121
4.6.	Am Seefrachtvertrag beteiligte Personen	104	5.5.5.4	Delivery Order	121
4.6.1	Unmittelbar Beteiligte	104	5.5.5.5	Rechtliche Bedeutung der Teilscheine	121
4.6.2	Mittelbar Beteiligte	105	5.5.6	Durchfrachtvertrag	121
4.7	Pflichten des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag	105	5.5.6.1	Organisationsformen	121
4.7.1	Anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit	106	5.5.6.2	Vertragliche Gestaltung	122
4.7.2	Erhaltung der Seetüchtigkeit auf der Reise	107	5.5.6.3	Kombinierter Überseeverkehr	123
4.7.3	Fürsorgliche Ladungsbehandlung	107	5.5.6.4	Durchkonnossemente/Combined Transport Documents	127
			5.5.7	Sonstige Verschiffungsunterlagen	130
			5.5.7.1	"Parcel Receipt"	130
			5.5.7.2	"Mate's Receipt"	130
			5.5.7.3	"Sea Waybill" (Seefrachtbrief)	130
<b>5</b>	<b>Der Stückgutfrachtvertrag</b>	<b>109</b>	5.6.	Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden	131
5.1	Wesen des Vertrages	109	5.6.1	Historische Entwicklung ("Hague Rules")	131
5.2	Abschluß und Beurkundung	109	5.6.2	Zwingende Vorschriften in Haager Regeln und HGB	132
5.3	Abladung, Beförderung und Auslieferung der Güter	109	5.6.2.1	Voraussetzungen für die Zwangshaftung des Verfrachters (carrier's liability)	132
5.3.1	Begriff der Abladung	109	5.6.2.2	Umfang der zwingenden Haftung des Verfrachters	132
5.3.2	Zeitpunkt der Abladung	110	5.6.2.3	Haftungszeitraum	132
5.3.3	Ordnungsmäßigkeit der Abladung	110	5.6.2.4	Ausnahmen von der Haftung	133
5.3.4	Verladung der Güter an Bord	111	5.6.3	Eingeschränkte Haftung des Verfrachters für Verschulden seiner Leute	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
5.4	Die Seefracht	112	5.6.6	"Unbekannt-Klauseln"	134
5.4.1	Berechnung	112	5.6.7	Haftung des Befrachters und Abladers im Falle unrichtiger Konnossementsangaben	135
5.4.2	Frachtanspruch	112	5.6.8	Schadenanzeige und Schadenersatz	135
5.4.3	Sicherung des Frachtanspruchs	113	5.6.8.1	Zeitpunkt der Schadenanzeige	135
5.5	Stückgutfrachtvertrag und Konnossement	113	5.6.8.2	Inhalt der Schadenanzeige	135
5.5.1	Funktionen des Konnossements und seine Bedeutung für den Stückgutvertrag	113	5.6.8.3	Ausschlußfrist für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen	135
5.5.2	Ausstellung des Konnossements	114	5.6.8.4	Wertmäßige Obergrenze der Verfrachterhaftung	135
5.5.2.1	Aussteller	114	5.6.8.5	Sonderfall "Container"	136
5.5.2.2	Anzahl der Ausfertigungen	114			

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
<b>6</b>	<b>Die Reisecharter</b>	140	7.7	Auflösung des Seefrachtvertrages	167
			7.7.1	Beendigung kraft Gesetzes	167
6.1	Gegenstand und Wesen des Vertrages	140	7.7.2	Aufhebung kraft Kündigungsrechtes aus besonderen Gründen	168
6.2	Rechtsgrundlagen des Raumfrachtvertrages	140	7.7.3	Auflösung kraft Kündigungsrechtes des Befrachters ohne Angabe von Gründen	168
6.3	“Uniform General Charter” (GENCON) — Vertragsbeispiel	141	<b>8</b>	<b>Havarie und Haverel</b>	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
			8.1.1.1	Unmittelbar Beteiligte	169
6.4.2	Verantwortlichkeiten für Störungen und Hindernisse bei der Vertragserfüllung	146	8.1.1.2	Mittelbar Beteiligte	169
6.4.3	Bereitschaftsmeldung	147	8.1.2	Arten der Havarie	169
6.4.3.1	Voranzeige	147	8.1.2.1	Besondere Havarie	169
6.4.3.2	“Notice of Readiness”	147	8.1.2.2	Gemeinschaftliche Havarie (Havarie — grosse)	170
6.4.3.3	Lade-/Löschbereitschaft des Schiffes	147	8.1.3	York-Antwerp-Rules	170
6.4.3.4	“Day” als Zeiteinheit der Reisecharter	148	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 Löschezit	150			
6.5.3.2	Zählung der Überliegezeit	150	8.3	Der Dispatcheur	174
6.5.3.3	Lade-/Löschrate per Luke	150	8.3.1	Ermittlung des Beitragskapitals	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 Havereikosten	176
			8.3.4	Errechnung der Beitragsquoten	177
			8.3.5	Ermittlung der Beitragssummen	177
6.6	Ausführung des Seetransports	151	8.4	Verklarung	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			
			<b>9</b>	<b>Seeversicherung</b>	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 Seeversicherungsmärkte	181
<b>7</b>	<b>Die Zeitcharter</b>	159	9.2	Seekasko-Versicherung	182
			9.3	Interessen-Versicherung	182
7.1	Gründe für Zeitcharterungen	159	9.4	Frachtversicherung	183
7.2	Vertragsdauer	159			
7.3	Aufgaben- und Kostenverteilung zwischen Zeitverfrachter und Zeitbefrachter	159	9.5	Prämiengelder-Versicherung	183
7.3.1	Aufgaben des Zeitverfrachters	159			

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	<b>Fußnotenverzeichnis</b>	199
10	<b>Das Rechnungswesen</b>	185	12	<b>Sachwortregister</b>	205
10.1	Kostenrechnung der Reederei	185			
10.1.1	Kostenrechnung als Teil des Rechnungswesens	185	13	<b>Anhang</b>	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
10.1.5	Kosten- und Leistungsrechnungssystem in Anlehnung an den Gemeinschaftskontenrahmen für die deutsche Handelsschifffahrt	187	13.1.2	Maße und Gewichte	213
10.1.5.1	Geschäfts-/Finanzbuchhaltung	187	13.2	Schiffspapiere	215
10.1.5.2	Betriebsbuchhaltung	187	13.2.1	Schiffszertifikat	215
10.1.6	Musterbuchungen an Hand exemplarischer Geschäftsfälle	188	13.2.2	Flaggenzeugnis	219
10.1.6.1	Geschäftsfälle im Rahmen der Geschäfts-/Finanzbuchhaltung (Kostenartenrechnung)	188	13.2.3	Internationaler Schiffsmeßbrief	221
10.1.6.2	Geschäftsfälle im Rahmen der Betriebsbuchhaltung (Kosten- und Leistungsrechnung) als Nebenbuchhaltung	189	13.2.4	Internationales Freibordzeugnis	223
10.1.7	Beispiel für den Verrechnungsfluß in der Betriebsbuchhaltung (Kosten- und Leistungsrechnung) als Nebenbuchhaltung für kalkulatorische Zwecke	190	13.2.5	Klassenzertifikat	225
10.2	Schiffsmakler-Buchführung	191	13.2.6	Fahrterlaubnisschein	227
10.2.1	Struktur und Aufgaben	191	13.2.7	Ausrüstungssicherheitszeugnis	229
10.2.2	Kontensystem	192	13.2.8	Vermessungsmarken — Kontrollzeugnis (siehe Seite 43)	
10.2.2.1	Bestandskonten als Kontokorrentkonten zur Abrechnung mit der Reederei	192	13.3	Ladungspapiere	233
10.2.2.2	Bestandskonten für Abrechnung mit Kunden und Lieferanten	192	13.3.1	Kaiannahmeschein für gefährliche Güter	233
10.2.3	Musterbuchungen an Hand exemplarischer Geschäftsfälle	193	13.3.2	Kaiauslieferungsantrag für gefährliche Güter	235
10.2.4	Beispiel für den Verrechnungsfluß in der Buchhaltung	195	13.3.3	Bescheinigung (Verantwortliche Erklärung) gemäß Gefahrgutverordnung-See	237
			13.3.4	Container-Pack-Zertifikat für gefährliche Güter	239
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 Handelsschifffahrt) unter Einbau der für die Geschäfts-/Finanzbuchhaltung eines Schiffsmaklers/Linienagenten wesentlichen Konten	196	13.4	Konnossemente/Charter Parties	241
10.3.1	Bilanz	196	13.4.1	Linien-Konnossement (Conlinebill)	241
			13.4.2	Liner Waybill (non negotiable — blank back form)	243
			13.4.3	Combined Transport Document (COMBIDOC)	245
			13.4.4	GENCON-Reisecharter (siehe Seite 141)	
			13.4.5	BALTIME-Zeitcharter (siehe Seite 161)	
			13.5	Diverse	247
			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
			13.5.6	Zeitzonentafeln	262