

Закон про приватноправові відносини у внутрішньому судноплаванні (Закон про внутрішнє судноплавання - BinSchG)

[Неофіційний зміст](#)

BinSchG

Дата видачі: 15.06.1895

Повна цитата:

«Закон про внутрішнє судноплавання в редакції, опублікованій у Федеральному віснику, частина III, номер 4103-1, останній раз змінений статтею 1 Постанови від 2 грудня 2024 року (BGBl. 2024 I № 388)»

Статус: Останнє змінення статтею 1 V від 2.12.2024 I № 388

Детальнішу інформацію про статус можна знайти в меню під [Посилання](#)

Виноска

(+++ Текст чинний з: 1.1.1975 +++)

(+++ Вимоги на підставі Угоди про об'єднання, див. BinSchPRG Додаток EV, більше не застосовуються +++)

Заголовок: IdF d. Art. 3 Nr. 1 G від 21.4.1986 I 551 mWv 1.6.1986

Перший розділ

Власник судна

[Неофіційний зміст](#)

§ 1

Власником судна в розумінні цього закону є власник судна, призначеного для судноплавання на річках або інших внутрішніх водоймах і використовуваного ним для цієї мети.

[Неофіційний зміст](#)

§ 2

(1) Особа, яка використовує судно, що їй не належить, для внутрішнього судноплавства і керує ним самостійно або доручає керування суднам, вважається третім особам власником судна в розумінні цього закону.

(2) Власник не може перешкоджати особі, яка висуває вимогу як кредитор судна (§§ 102–115) на підставі використання судна, у задоволенні цієї вимоги, якщо він не доведе, що використання судна було незаконним і що кредитор не діяв добросовісно.

[Неофіційний зміст](#)

§ 3

(1) Власник судна несе відповідальність за шкоду, заподіяну особою з екіпажу судна або лоцманом, який працює на борту, третій особі під час виконання службових обов'язків.

(2) До екіпажу судна належать капітан, екіпаж судна (§ 21) та всі інші особи, які працюють на судні.

[Неофіційний зміст](#)

§ 4

(1) Власник судна може обмежити свою відповідальність за претензії щодо шкоди, заподіяної людям та майну, яка сталася на борту або безпосередньо пов'язана з експлуатацією судна або з рятуванням, включаючи усунення уламків судна в розумінні пункту 4, а також за претензії, пов'язані з усуненням уламків судна, за винятком випадків, коли судно використовується для спорту або відпочинку, а не для отримання прибутку. Претензії підлягають обмеженню відповідальності незалежно від того, на якій підставі вони ґрунтуються, чи мають вони приватний чи публічний характер і чи пред'являються вони на підставі договору або іншим чином як регресні або компенсаційні претензії; проте претензії щодо усунення уламків судна, а також претензії згідно з абзацом 3 речення 2 не підлягають обмеженню відповідальності, якщо вони стосуються договірної винагороди.

(2) Претензії щодо шкоди, заподіяної особі, – це претензії щодо вбивства або травмування осіб.

(3) Претензії щодо матеріальної шкоди – це

- 1.

претензії щодо втрати або пошкодження майна, включаючи портові споруди, портові басейни, водні шляхи, шлюзи, греблі, мости та навігаційні засоби;

2.

претензії, пов'язані із затримкою перевезення вантажів, пасажирів або їх багажу;

3.

інші майнові збитки, пов'язані з порушенням не договірних прав.

Претензії щодо матеріальної шкоди також включають претензії особи, яка не є боржником, щодо заходів з запобігання або зменшення шкоди, заподіяної особам або майну, за які боржник може обмежити свою відповідальність відповідно до пунктів 1, 2 та 3 речення 1.

(4) Претензії щодо усунення уламків – це претензії щодо відшкодування витрат на підйом, усунення, знищення або знешкодження затонулого, аварійного, застряглого або покинутого судна разом з усім, що знаходиться або знаходилося на борту, а також на усунення, знищення або знешкодження вантажу судна. Претензії щодо усунення уламків також включають претензії іншої особи, крім боржника, щодо заходів з запобігання або зменшення витрат, зазначених у реченні 1, за які боржник може обмежити свою відповідальність.

(5) Суднами в розумінні цього положення також вважаються малі судна.

Виноска

(+++ § 4: Щодо застосування див. § 5п абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5

Обмеження відповідальності згідно з § 4 не поширюється на

• 1.

претензії щодо рятування, включаючи претензії щодо спеціальної винагороди в розумінні § 578 Торгового кодексу, а також претензії щодо внеску до фонду загальної аварії;

2.

претензії до особи, яка несе відповідальність за ядерну шкоду відповідно до чинної міжнародної угоди або Закону про атомну енергію;

3.

претензії службовців власника судна, чиї обов'язки пов'язані з експлуатацією судна, рятувальними або допоміжними роботами або заходами з усунення уламків, а також вимоги їхніх спадкоємців, родичів або інших осіб, які мають право пред'являти такі вимоги, якщо трудовий договір підпадає під дію німецького права або якщо він підпадає під дію іноземного права, згідно з яким відповідальність за ці вимоги не може бути обмежена в цілому;

• 4.

- Вимоги згідно з § 89 Закону про водний баланс;
5. Вимоги про відшкодування витрат на судовий захист.

Примітка

(+++ § 5: Щодо застосування див. § 5п абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5а

Якщо власник судна має зустрічну вимогу до кредитора, зазначеного в § 4, яка виникла в результаті тієї ж події, він може обмежити свою відповідальність лише сумою вимоги, що залишилася після вирахування зустрічної вимоги.

[Неофіційний зміст](#)

§ 5b

(1) Власник судна не може обмежувати свою відповідальність відповідно до положень цього розділу, якщо збиток є наслідком дії або бездіяльності, вчиненої ним з наміром заподіяти такий збиток або з легковажністю і усвідомленням того, що такий збиток, ймовірно, відбудеться.

(2) Якщо власник судна є юридичною особою або товариством з правоздатністю, він не може обмежувати свою відповідальність, якщо збиток спричинений дією або бездіяльністю члена органу, уповноваженого на представництво, або учасника, уповноваженого на представництво, що виключає обмеження відповідальності згідно з абзацом 1.

[Неофіційний зміст](#)

§ 5с

(1) При застосуванні положень про обмеження відповідальності з власником судна порівнюються:

- 1.

власник, орендар або фрахтувальник, якому передається внутрішнє судно для використання, та оператор внутрішнього судна;

- 2.

будь-яка особа, яка безпосередньо пов'язана з рятуванням або утилізацією уламків судна і надає послуги, що стосуються внутрішнього судна або вантажу такого судна і надаються виключно на цьому судні або не надаються ні з внутрішнього судна, ні з морського судна (рятувальник);

•3.

будь-яка особа, за дії, бездіяльність або провину якої несе відповідальність власник судна або одна з осіб, зазначених у пунктах 1 і 2.

(2) Якщо боржником є юридична особа, що має правосуб'єктність, кожен учасник товариства також може обмежити свою особисту відповідальність за вимоги, за якими товариство може обмежити свою відповідальність.

(3) Страховик, який страхує відповідальність за вимогами, що підлягають обмеженню згідно з цими положеннями, може посилатися на обмеження відповідальності перед третіми особами в тому ж обсязі, що й страхувальник.

Виноска

(+++ § 5c: Щодо застосування див. § 5n абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5d

(1) Відповідальність може бути обмежена максимальними сумами відповідальності, зазначеними в §§ 5e до 5k.

(2) Обмеження відповідальності може бути здійснено шляхом створення фонду відповідно до правил розподілу відповідальності в морському праві або шляхом створення фонду в іншій державі-учасниці Страсбурзької конвенції від 27 вересня 2012 року про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні (CLNI 2012) (BGBl. 2016 II S. 738, 739).

(3) Обмеження відповідальності може бути застосоване без створення фонду шляхом заперечення з дією лише щодо вимог до того, хто його висуває. У цьому випадку застосовуються §§ 15, 23 абз. 1, 3 речення 1, 3 і 4 у поєднанні з § 46 абз. 1 і 2 речення 1 і 2, § 26 абз. 4-6 Правил розподілу відповідальності у морському судноплаванні; § 305a Цивільного процесуального кодексу залишається без змін.

Виноска

(+++ § 5d: Щодо застосування див. § 5n абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5e

(1) Максимальна сума відповідальності, до якої може бути обмежена відповідальність за сукупність вимог, що виникли внаслідок одного і того ж події, пов'язаної з тілесними ушкодженнями, розраховується, якщо це не вимоги в розумінні §§ 5h і 5k, наступним чином:

1.

Для пасажирського судна або іншого судна, яке за своїм призначенням не використовується для перевезення вантажів, якщо з пунктів 3 і 4 не випливає інше, застосовується 450 розрахункових одиниць на кубічний метр водотоннажності при максимально допустимій осадці судна, для суден з власним двигуном додається 1 576 розрахункових одиниць за кожен кіловат потужності двигуна.

•2.

Для судна, яке за своїм призначенням використовується для перевезення вантажів, застосовується 450 розрахункових одиниць на тонну осадки судна, для суден з власним рушієм додається 1 576 розрахункових одиниць на кіловат потужності рушійних машин.

3.

Для буксирного або штовхального судна застосовується 1 576 розрахункових одиниць на кіловат потужності двигунів.

4.

Для екскаватора, крана, елеватора або іншого плавучого та рухомого обладнання або пристрою подібного типу застосовується вартість, яку мав об'єкт або пристрій на момент події, що зумовила відповідальність.

(2) Для штовхача, який на момент події, що зумовила відповідальність, був жорстко з'єднаний з одним або декількома штовхачами в штовхальний склад, сума, що застосовується до штовхача відповідно до пункту 1 № 3, збільшується на 225 розрахункових одиниць за кожен тонну вантажопідйомності штовхачів, якщо буксир не здійснював рятувальних заходів для одного або декількох з цих барж. Якщо максимальна сума відповідальності для буксира збільшується відповідно до речення 1, то для кожної баржі, жорстко з'єднаної з буксиром, максимальна сума відповідальності за всі вимоги, що виникли в результаті того самого випадку, зменшується на ту саму суму. Однак речення 2 не застосовується до вимоги боржника, відповідального за борговельника, відповідального за буксир, проти борговельника, відповідального за буксирний барж, жорстко з'єднаний з буксиром, щодо компенсації у внутрішніх відносинах.

(3) Пункт 2 застосовується відповідно до судна з власною рушійною силою, яке на момент події, що зумовила відповідальність, було жорстко з'єднане з одним або декількома суднами, які не є спорудами або обладнанням у значенні пункту 1 № 4, , а також до з'єднаних суден, однак з умовою, що для судна, яке рухається, сума, що підлягає нарахуванню відповідно до пункту 1, збільшується на 225 розрахункових одиниць за кожен кубічний метр водотоннажності або за кожен тонну вантажопідйомності інших суден.

(4) У будь-якому випадку максимальна сума відповідальності становить не менше 450 400 розрахункових одиниць, якщо це не баржі, які використовуються тільки для перевантаження в портах.

Примітка

(+++ § 5e: Щодо застосування див. § 5n абзац 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5f

(1) Максимальна сума відповідальності, до якої може бути обмежена відповідальність за сукупність вимог, що виникли внаслідок одного і того ж події через матеріальні збитки, становить, якщо це не вимоги в розумінні § 5h, половину від максимальних сум відповідальності, що визначаються згідно з § 5e.

(2) При задоволенні вимог з максимальної суми відповідальності, зазначеної в пункті 1, перевагу мають вимоги щодо пошкодження портових споруд, портових басейнів, водних шляхів, шлюзів, гребель, мостів та навігаційних засобів.

Виноска

(+++ § 5f: Щодо застосування див. § 5n абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5g

Якщо максимальна сума відповідальності, визначена відповідно до § 5e, не є достатньою для повного задоволення вимог щодо шкоди, заподіяної особі, то сума, розрахована відповідно до § 5f аб. 1, використовується для задоволення незадоволених залишкових вимог відповідно до § 5e. Решта вимог щодо шкоди, заподіяної особі, мають такий самий пріоритет, як і вимоги щодо шкоди, заподіяної майну; § 5f абз. 2 в цьому випадку не застосовується.

[Неофіційний зміст](#)

§ 5h

(1) Для сукупності вимог, що виникли внаслідок однієї і тієї ж події, щодо збитків, які були спричинені прямо або опосередковано небезпекою небезпечних вантажів, що перевозяться на судні, застосовується окрема максимальна сума відповідальності, за винятком випадків, коли вимоги відповідають § 89 Закону про водний баланс. Максимальна сума відповідальності використовується виключно для задоволення вимог, зазначених у реченні 1. Небезпечними вантажами в розумінні речення 1 є всі небезпечні вантажі в розумінні розділу 3.2 Регламенту, доданого до Європейської угоди від 26 травня 2000 року про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (BGBl. 2007 II S. 1906, 1908 – додаток; 2010 II с. 122, 123, 1183, 1184), який востаннє був змінений рішенням Адміністративного комітету ADN від 29 серпня 2014 року (BGBl. 2014 II с. 1344), у редакції, що діє у Федеративній Республіці Німеччина.

(2) Максимальна сума відповідальності, що визначається відповідно до пункту 1, становить

• 1.

для сукупності вимог, що виникли внаслідок одного і того ж випадку, через шкоду, заподіяну особі, подвійну суму максимальних сум відповідальності, що визначаються відповідно до § 5e, але не менше 11,26 мільйонів розрахункових одиниць;

2.

для сукупності вимог, що виникли внаслідок одного і того ж події, щодо матеріальної шкоди – подвійна сума максимальних сум відповідальності, що визначаються згідно з § 5f, але не менше 11,26 мільйонів розрахункових одиниць.

(3) При задоволенні вимог з максимальної суми відповідальності, зазначеної в абзаці 2 № 2, перевагу мають вимоги щодо пошкодження портових споруд, портових басейнів, водних шляхів, шлюзів, гребель, мостів та навігаційних засобів.

(4) Якщо максимальна сума відповідальності, визначена відповідно до пункту 2 № 1, для вимог щодо шкоди, заподіяної людям, не є достатньою для повного задоволення цих вимог, сума, розрахована відповідно до пункту 2 № 2, використовується для задоволення незадоволених залишкових вимог відповідно до пункту 2 № 1. Залишкові вимоги щодо шкоди, заподіяної людям, мають такий самий пріоритет, як і вимоги щодо шкоди, заподіяної майну; Параграф 3 в цьому випадку не застосовується.

Виноска

(+++ § 5h: Щодо застосування див. § 5n, параграф 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5i

На відміну від §§ 5e, 5f, параграф 1 та § 5h, рятувальник у значенні § 5c, параграф 1 № 2 або лоцман, який працює на борту, обмежити свою відповідальність за сукупність вимог щодо шкоди, заподіяної здоров'ю, що виникли в результаті одного і того ж випадку, максимальною сумою відповідальності в розмірі 450 400 розрахункових одиниць, а також за вимоги щодо матеріальної шкоди — максимальною сумою відповідальності в розмірі 225 200 розрахункових одиниць. § 5f абз. 2 та § 5g застосовуються відповідно.

Виноска

(+++ § 5i: щодо застосування див. § 5n абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5j

Для сукупності вимог, що виникли внаслідок одного і того ж події, пов'язаних з утилізацією уламків, застосовується окрема максимальна сума відповідальності. Вона становить половину максимальних сум відповідальності, визначених § 5е. Максимальна сума відповідальності використовується виключно для задоволення вимог, пов'язаних з утилізацією уламків.

[Неофіційний зміст](#)

§ 5k

(1) Для сукупності вимог, що виникли в результаті однієї і тієї ж події, щодо вбивства або травмування осіб, які

1. на підставі договору про перевезення осіб або
2. згоди перевізника супроводжували транспортний засіб або живу тварину, що перевозилися на судні на підставі договору про перевезення вантажів

(пасажирів), застосовується окрема максимальна сума відповідальності. Вона призначена виключно для задоволення вимог пасажирів.

(2) Максимальна сума відповідальності за вимоги щодо шкоди, заподіяної пасажиром відповідно до пункту 1, становить 112 600 розрахункових одиниць, помножених на кількість пасажирів, яких судно може перевозити відповідно до судового сертифіката. Якщо кількість пасажирів, яких судно має право перевозити, не визначена, максимальна сума відповідальності визначається за кількістю пасажирів, яких судно фактично перевозило на момент події, що стала підставою для відповідальності. Однак максимальна сума відповідальності становить не менше 2,252 мільйона розрахункових одиниць.

(3) На відміну від пункту 2, максимальна сума відповідальності для рятувальника в розумінні § 5с пункту 1 № 2 або лоцмана, що працює на борту, становить 2,252 мільйона розрахункових одиниць.

Виноска

(+++ § 5k: Щодо застосування див. § 5n пункт 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5l

(1) Одиницею розрахунку, зазначеною в цьому розділі, є спеціальне право запозичення Міжнародного валютного фонду. Максимальні суми відповідальності, визначені відповідно до §§ 5е до 5k, перераховуються в євро відповідно до курсу євро

до спеціального права запозичення на момент створення фонду відповідальності або надання судом дозволеного забезпечення. Якщо обмеження відповідальності застосовується шляхом заперечення відповідно до § 5d абз. 3, вирішальним моментом для перерахунку є день винесення рішення. Вартість євро по відношенню до спеціального права запозичення визначається за методом розрахунку, який Міжнародний валютний фонд застосовує в цей день для своїх операцій та транзакцій.

(2) Федеральне міністерство юстиції та захисту прав споживачів уповноважується шляхом правового розпорядження, яке не потребує схвалення Федеральної ради, змінювати суми, зазначені в §§ 5e-5k, відповідно до змін, прийнятих згідно зі статтею 20 Страсбурзької конвенції від 27 вересня 2012 року про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні (CLNI 2012).

Виноска

(+++ § 5l: Щодо застосування див. § 5n абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5m

§§ 4–5l застосовуються без урахування права, що застосовується згідно з міжнародним приватним правом, якщо на момент події, що є підставою для відповідальності

- 1.

судно, відповідальність за яке має бути обмежена, плавало у німецьких водах або інших водах, що підпадають під дію Страсбурзької конвенції від 27 вересня 2012 року про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні (CLNI 2012), або

- 2.

були проведені рятувальні заходи для внутрішнього або морського судна, що перебувало в небезпеці в районі таких вод, або для вантажу такого внутрішнього або морського судна, або

- 3.

було піднято, усунуто, знищено або знешкоджено судно, що затонуло, зазнало аварії, сіло на мілину або було покинуте в районі таких вод, або вантаж такого судна.

Примітка

(+++ § 5m: Щодо застосування див. § 5n абз. 1 +++)

[Неофіційний зміст](#)

§ 5n

(1) §§ 4 до 5m у редакції, зміненій Другим законом про зміну обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні від 5 липня 2016 року (BGBl. I S. 1578), застосовуються лише у тому випадку, якщо подія, з якої виникли претензії, сталася після набрання чинності цим законом.

(2) Обмеження відповідальності за претензії, що виникли внаслідок події, яка сталася до набрання чинності другим законом про зміну обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні, визначається відповідно до положень, що діяли на момент настання цієї події.

[Неофіційний зміст](#)

§ 6

(1) Суд за місцем, звідки здійснюється судноплавання (місце реєстрації), за винятком § 3 абз. 1 Закону про судовий розгляд справ у галузі внутрішнього судноплавання від 27 вересня 1952 року (Bundgesetzblatt I, с. 641),

є компетентним для розгляду всіх позовів, що пред'являються до власника судна як такого, незалежно від того, чи несе він відповідальність особисто, чи лише за судно.

(2) Серед декількох місць, що можуть бути враховані, місцем проживання вважається місце, де знаходиться офіс, а у разі наявності декількох офісів – головний офіс, а за відсутності офісу – місце проживання власника судна.

(3) Якщо місце проживання не може бути встановлено, таким вважається місце, де власник судна сплачує податок на прибуток або податок на доходи.

Другий розділ

Судновласник

[Неофіційний зміст](#)

§ 7

(1) Керівник судна (судновласник) зобов'язаний при виконанні всіх службових обов'язків, зокрема при виконанні договорів, які він повинен виконати, дотримуватися належної обережності.

(2) Він несе відповідальність за будь-які збитки, спричинені недбалістю, не тільки перед власником судна, але й перед учасниками вантажу (відправником і одержувачем), перевезеними особами та екіпажем судна, за винятком випадків, коли він діяв за вказівкою власника судна. Навіть в останньому випадку судоводій залишається відповідальним, якщо він не надав судновласнику необхідних пояснень відповідно до обставин справи або якщо він вчинив кримінальний злочин.

(3) Надаючи вказівки, судновласник несе відповідальність, якщо на момент надання вказівок він був поінформований про фактичні обставини.

[Неофіційний зміст](#)

§ 8

(1) Перед початком рейсу судноводій повинен переконатися, що судно знаходиться в придатному для плавання стані, належним чином обладнане та укомплектоване, а також має достатню кількість екіпажу, і що на борту знаходяться судові документи та вантажні списки.

(2) Він повинен подбати про справність обладнання для завантаження та розвантаження, про належне укладання вантажу, а також про те, щоб судно не було завантажене важче, ніж це дозволяють його вантажопідйомність та відповідні умови рівня води.

(3) Якщо судноводій не дотримується чинних у цій країні правил, зокрема поліцейських, податкових та митних законів, він зобов'язаний відшкодувати завдані збитки.

(4) (вилучено)

[Неофіційний зміст](#)

§ 9

(1) Якщо через хворобу або інші причини судноводій не може керувати судном, він не має права безпідставно затримувати початок або продовження рейсу; навпаки, якщо час і обставини дозволяють, він повинен отримати вказівки від власника судна і вжити відповідних заходів на цей час, а в протилежному випадку призначити іншого судноводія.

(2) Він несе відповідальність за цього заступника лише в тій мірі, в якій він несе провину за його вибір.

[Неофіційний зміст](#)

§ 10

(1) Судновласник зобов'язаний повідомляти власника судна про пошкодження судна або вантажу, про укладені угоди, а також про призначення іншого судновласника (§ 9). У всіх важливих випадках, зокрема якщо він змушений припинити або змінити рейс, він повинен звернутися до власника судна за вказівками щодо подальших дій, якщо це дозволяють обставини.

(2) В інтересах вантажовідправників судноводій повинен під час рейсу дбати про збереження вантажу в міру можливості.

(3) Якщо для запобігання або зменшення збитків необхідні особливі заходи, він повинен, якщо це можливо, отримати вказівки від учасників вантажу, в іншому випадку самостійно вжити необхідних заходів на власний розсуд і забезпечити, щоб учасники вантажу були якнайшвидше повідомлені про інцидент і вжиті в зв'язку з ним заходи.

[Неофіційний зміст](#)

§ 11

(1) Якщо судно або вантаж зазнали аварії, судноводій має право і, на вимогу власника судна або зацікавленої сторони, зобов'язаний звернутися до місцевого суду за місцем закінчення рейсу а якщо судно має затриматися на тривалий час в іншому місці, до місцевого суду цього місця. Він повинен запропонувати свої свідчення та вказати докази, які можуть бути корисними для встановлення обставин справи.

(2) Якщо допит свідків у суді, зазначеному в абзаці 1, не був запрошений, судноводій має право і, на вимогу власника судна або учасника вантажу, зобов'язаний подати клопотання про допит свідків до суду загальної юрисдикції, який має юрисдикцію у справах внутрішнього судноплавства, в окрузі якого сталася аварія.

[Неофіційний зміст](#)

§ 12

Для збору доказів суд призначає найближчу дату, на яку мають бути викликані судноводій та інші зазначені свідки. Судновласник та учасники вантажу мають бути повідомлені про дату, якщо це можна зробити без надмірної затримки процедури. Повідомлення може бути зроблено шляхом публічного оголошення.

[Неофіційний зміст § 13](#)

(1)

Збір доказів здійснюється відповідно до положень Цивільного процесуального кодексу.

(2) Якщо згідно з цим положенням присяга судноводія не виключається, рішення про її проведення приймає суд на власний розсуд.

(3) Сторони, зацікавлені в судні та вантажі, а також інші особи, які зазнали збитків внаслідок аварії, мають право бути присутніми на судовому засіданні особисто або через представників. Вони можуть подати клопотання про розширення доказування іншими засобами доказування.

(4) Суд має право також з власної ініціативи постановити про розширення доказування, якщо це необхідно для з'ясування обставин справи.

[Неофіційний зміст](#)

§ 14

(1)

(2) Якщо провадження було ініційовано на вимогу особи, зацікавленої у вантажі, вона зобов'язана відшкодувати понесені витрати, якщо вона не має права на відшкодування збитків, понесених нею внаслідок аварії. Це не впливає на зобов'язання власника судна відшкодувати судноводію понесені витрати.

(3) У випадках великої аварії застосовується положення § 84.

[Неофіційний зміст](#)

§ 15

(1) Якщо судно не знаходиться ні в місці реєстрації, ні в місці, де судноволоділець має філію, судноводій на підставі свого призначення уповноважений стягувати з третіх осіб фрахтові вимоги, а також здійснювати від імені судноволодільця всі операції та правові дії, необхідні для виконання рейсу.

(2) Капітан має право укладати вексельні зобов'язання, продавати або закладати судно та укладати договори фрахтування лише на підставі довіреності від власника судна, що надає йому такі повноваження.

[Неофіційний зміст](#)

§ 16

(1) Правові угоди, які укладає судноводій, коли судно знаходиться в одному з місць, зазначених у § 15 абз. 1, є обов'язковими для власника судна лише в тому випадку, якщо судноводій діяв на підставі довіреності або якщо існує інша особлива підстава для зобов'язання.

(2) Судновласник має право видавати вантажні накладні незалежно від місця знаходження судна.

[Неофіційний зміст](#)

§ 17

Судновласник, який обмежив законні повноваження судновласника, може протистояти третій особі щодо недотримання цих обмежень лише в тому випадку, якщо він доведе, що третя особа була про них поінформована.

[Неофіційний зміст § 18](#)

Стосовно власника судна щодо обсягу повноважень судноводія також застосовуються положення §§ 15 та 16, якщо власник судна не обмежив ці повноваження.

[Неофіційний зміст § 19](#)

(1)

Завдяки правовій операції, яку судноводій у своїй якості керівника судна, з зазначенням або без зазначення власника судна, уклав у межах своїх законних повноважень, власник судна набуває права щодо третьої особи та виникає відповідальність власника судна.

(2) Сам судноводій не несе зобов'язань перед третіми особами за правовою угодою, за винятком випадків, коли він гарантує її виконання або перевищив свої повноваження.

[Неофіційний зміст](#)

§ 20

(1) Якщо інше не передбачено цим законом, судноводій підпорядковується нормам, що застосовуються до технічних працівників у розумінні Кодексу про промисловість.

(2) та (3)

(4) Якщо судноводій розпочав рейс, він зобов'язаний залишатися на службі до закінчення рейсу та списання судна, за винятком випадків, коли є підстави для негайного звільнення.

(5) Якщо трудові відносини припиняються до прибуття судна до місця призначення під час рейсу, то судноводій має право на відшкодування витрат на зворотну подорож до місця, де він вступив на службу. Це положення не застосовується, якщо судноводій вчинив діяння, яке може бути підставою для його негайного звільнення.

(6) Якщо немає підстав, що виправдовують негайне звільнення, судноводій може бути усунений від служби в будь-який час, однак без шкоди для його права на компенсацію за час до закінчення строку дії трудових відносин, передбаченого договором, або до закінчення строку попередження про звільнення.

Розділ третій

Екіпаж судна

[Неофіційний зміст](#)

§ 21

(1) До екіпажу судна, за винятком судноводія, належать особи, які працюють на судні, зокрема керманічі, боцмани, матроси, корабельні слуги, корабельні хлопці, машиністи та кочегари.

(2) Екіпаж судна підпорядковується правилам професійної діяльності.

[Неофіційний зміст](#)

§ 22

Обов'язок судноводія приступити до служби починається, якщо не домовлено інше, з моменту укладення трудового договору. Якщо судноводій не приступає до служби протягом двадцяти чотирьох годин, його більше не потрібно приймати на роботу. Це не впливає на право власника судна на відшкодування збитків.

[Неофіційний зміст](#)

§ 23

(1) Член екіпажу зобов'язаний виконувати вказівки капітана щодо служби на судні та в будь-який час виконувати всі доручені йому роботи, пов'язані з судном і вантажем.

(2) Він не має права залишати судно без дозволу капітана.

(3) У разі аварії судна матрос повинен докласти всіх зусиль для порятунку людей та їхнього багажу, а також для збереження частин судна, обладнання та вантажу відповідно до вказівок капітана.

[Неофіційний зміст](#)

§ 24

Якщо про час виплати заробітної плати не домовлено інше, матрос може вимагати виплати заробленої заробітної плати в кінці кожного другого тижня.

[Неофіційний зміст § 25](#)

(1)

(2)

Після початку рейсу судноводій зобов'язаний залишатися на службі до закінчення рейсу та вивантаження судна, за винятком випадків, коли є підстави для негайного звільнення.

(3) Якщо трудові відносини припиняються до прибуття судна до місця призначення під час рейсу, моряк має право на відшкодування витрат на повернення до місця, де

він вступив на службу. Це положення не застосовується, якщо моряк вчинив діяння, яке може бути підставою для його негайного звільнення.

(4) Якщо немає підстав, що виправдовують негайне звільнення, моряк може бути звільнений з роботи в будь-який час, однак без шкоди для його права на компенсацію за час до закінчення строку дії трудового договору або до закінчення строку попередження про звільнення.

Четвертий розділ

Фрахтування. Договори про надання суден

[Неофіційний зміст](#)

§ 26

До фрахтування для перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами застосовуються положення четвертого розділу четвертої книги Торгового кодексу.

[Неофіційний зміст](#)

§ 27

(1) До договору про оренду внутрішнього судна відповідно застосовуються §§ 553–556 Торгового кодексу.

(2) До договору про надання внутрішнього судна з екіпажем на певний строк з метою перевезення вантажів або пасажирів або надання інших узгоджених послуг тим, хто надає судно, відповідно застосовуються §§ 557–569 Торгового кодексу.

[Неофіційний зміст](#)

§§ 28–76 (вилучено)

П'ятий розділ

Перевезення пасажирів та їх багажу

[Неофіційний зміст](#)

§ 77

До перевезення пасажирів та їх багажу на річках та інших внутрішніх водах відповідно застосовуються §§ 536-552 Торгового кодексу.

Шостий розділ

Загальна аварія

[Неофіційний зміст](#)

§ 78

(1) Якщо судно, паливо, вантаж або декілька з цих речей навмисно пошкоджуються або жертвуються за наказом судноводія з метою порятунку від спільної небезпеки, або якщо з цією метою за наказом судноводія здійснюються витрати (велика аварія), то збитки та витрати, що виникли в результаті цього, несуть спільно учасники. Учасником є особа, яка на момент аварії є власником судна, палива або вантажу, що належить до вантажу, або власником вантажної вимоги.

(2) Особи, які мають право на відшкодування, мають права суднового кредитора на судно (§§ 102-115) щодо своїх вимог до власника судна та власника вантажної вимоги.

(3) До великої аварії застосовуються §§ 589–592, 594 та 595 Торгового кодексу з урахуванням того, що розподіл здійснюється на основі предметів, які належать учаснику відповідно до абзацу 1 речення 2.

[Неофіційний зміст](#)

§§ 79 до 91 (вилучено)

Сьомий розділ

Зіткнення суден. Рятування

[Неофіційний зміст](#)

§ 92

(1) Обов'язок відшкодування збитків у разі зіткнення суден внутрішнього плавання визначається відповідно до положень §§ 92a до 92f.

(2) Якщо судно, виконавши або не виконавши маневр, або не дотримавшись розпорядження, завдає шкоди іншому судну або особам чи речам, що знаходяться на борту суден, без зіткнення, застосовуються положення §§ 92a до 92f.

(3) Суднами в розумінні цих положень також вважаються малі плавзасоби. Суднам прирівнюються рухомі частини суднових мостів.

[Неофіційний зміст](#)

§ 92a

У разі зіткнення суден не існує права на відшкодування збитків, які були завдані суднам або особам чи речам, що перебували на борту, випадково або внаслідок форс-мажорних обставин, або причини яких є невизначеними.

[Неофіційний зміст](#)

§ 92b

Якщо шкода була заподіяна з вини екіпажу одного з суден, власник цього судна зобов'язаний відшкодувати шкоду.

[Неофіційний зміст](#)

§ 92c

(1) Якщо шкода була заподіяна з спільної вини екіпажів суден, що брали участь у зіткненні, власники цих суден зобов'язані відшкодувати шкоду, заподіяну суднам або речам, що знаходяться на борту, пропорційно тяжкості вини кожної сторони. Якщо за обставинами неможливо встановити таку пропорцію або якщо вина кожної сторони є однаково тяжкою, власники суден зобов'язані відшкодувати шкоду в рівних частках.

(2) За шкоду, заподіяну в результаті вбивства або поранення тіла чи здоров'я особи, що перебувала на борту, власники судна несуть відповідальність перед потерпілим як солідарні боржники, якщо шкода була заподіяна спільною виною. У відносинах між власниками судна щодо такої шкоди також застосовуються положення пункту 1.

[Неофіційний зміст](#)

§ 92d

При застосуванні §§ 92b, 92c вина лоцмана, який працює на борту, прирівнюється до вини члена екіпажу судна.

[Неофіційний зміст](#)

§ 92e

§§ 92-92d застосовуються також, якщо судна, що беруть участь, належать до одного буксирного складу.

[Неофіційний зміст](#)

§ 92f

(1) § 92 до § 92e застосовуються також до відповідальності членів екіпажу судна та лоцманів.

(2) Положення про обмеження відповідальності власника судна, членів екіпажу та лоцманів, а також про їх відповідальність за договорами залишаються без змін.

[Неофіційний зміст](#)

§ 93 Рятування

(1) До прав та обов'язків рятувальника, який не працює на морському судні та надає допомогу внутрішньому судну або іншому майну, що перебуває в небезпеці на внутрішніх водах, а також до прав та обов'язків інших осіб, які беруть участь у рятувальних заходах, застосовуються §§ 574–584, 585, абзаци 2 і 3, §§ 586 і 587, 606, пункт 3 у поєднанні з § 607, абзац 7, і § 618 Торгового кодексу, а також стаття 8 Вступного закону до Торгового кодексу.

(2) Кредитор, який має вимогу про винагороду за рятування, про спеціальну винагороду або про витрати на рятування, має відповідно до § 102 пункту 3 права суднового кредитора на врятоване судно.

[Неофіційний зміст](#)

§§ 94 до 101 (вилучено)

Розділ восьмий

Кредитори судна

[Неофіційний зміст](#)

§ 102

Наступні вимоги надають права кредитора судна:

• 1.

державні збори за судно та судноплавство, зокрема збори за проходження мостів, шлюзів, каналів та портові збори;

2.

вимоги екіпажу судна, що випливають з трудових договорів, вимоги про виплату заробітної плати та винагороди за минулий період, але не більше ніж за шість місяців, починаючи з моменту арешту судна в рамках процедури примусового продажу;

3.

плата за послуги лоцмана, а також винагорода за рятування або спеціальна винагорода, включаючи витрати на рятування; внески судна до фонду загальної аварії;

4.

вимоги щодо шкоди, заподіяної особі (§ 4, абз. 2), та щодо шкоди, заподіяної майну (§ 4, абз. 3), що сталася на борту або безпосередньо пов'язана з експлуатацією судна;

5.

вимоги, що не підпадають під жодну з попередніх пунктів, які впливають з правових дій, які судноводій як такий здійснив на підставі своїх законних повноважень (§§ 15, 16) і не пов'язані з дорученням;

6.

вимоги органів соціального страхування, включаючи страхування від безробіття, до власника судна.

[Неофіційний зміст](#)

§ 103

(1) Кредитори судна мають право застави на судно та його приладдя.

(2) Право застави може бути застосоване до будь-якого третього власника судна.

(3) Задоволення вимог із застави здійснюється на підставі виконавчого титулу відповідно до положень про примусове виконання.

[Неофіційний зміст § 104](#)

Якщо

кілька суден об'єднані в буксирний потяг, штовхальний потяг або потяг з міцно з'єднаних суден з власним рушійним двигуном, право застави кредитора судна поширюється тільки на те судно, яке заподіяло шкоду.

[Неофіційний зміст § 105](#)

Право застави, яке належить кредитору судна, поширюється в однаковій мірі на капітал, відсотки та витрати.

[Неофіційний зміст](#)

§ 106

(вилучено)

[Неофіційний зміст](#)

§ 107

Порядок пріоритетності заставних прав кредиторів судна визначається за порядком номерів, під якими вимоги перелічені в § 102.

[Неофіційний зміст](#)

§ 108

(1) Права застави за вимогами, зазначеними під одним номером, мають однаковий пріоритет, незалежно від часу їх виникнення, якщо інше не впливає з пунктів 2 і 3.

(2) З прав застави за вимогами, переліченими в § 102 № 3, право застави за вимогою, що виникла пізніше, має пріоритет над правом застави за вимогою, що виникла раніше; Заставні права на одночасно виниклі вимоги мають однаковий пріоритет. Вимоги, що виникли внаслідок однієї і тієї ж надзвичайної ситуації, вважаються одночасно виниклими.

(3) Заставні права на вимоги, зазначені в § 102 № 4, щодо шкоди, заподіяної особі, мають пріоритет перед заставними правами на вимоги, зазначені під тим самим номером, щодо шкоди, заподіяної майну.

[Неофіційний зміст](#)

§ 109

(1) Заставне право судового кредитора має перевагу перед іншими заставними правами на судно, однак щодо вимог, перелічених у § 102 під номерами 4–6, лише в тій мірі, в якій ці заставні права не виникли раніше.

(2) Якщо відповідно до цього інші права застави на судно мають перевагу перед вимогою судового кредитора, вони одночасно мають перевагу перед вимогами інших судових кредиторів, що є нижчими за цією вимогою.

(3) Якщо судовий кредитор, перед яким судовий власник несе відповідальність лише судном, зазнає збитків у зв'язку з тим, що його право застави на судно має перевагу перед правом застави кредитора, який не є судовим кредитором, судовий власник несе особисту відповідальність у розмірі цих збитків.

[Неофіційний зміст](#)

§ 110

Якщо судно продається, крім випадків примусового аукціону, покупець має право подати заяву про виключення невідомих кредиторів судна з їхніми заставними правами шляхом процедури оголошення.

[Неофіційний зміст § 111](#)

Положення § 110 не застосовується, якщо предметом продажу є лише частка співвласника судна.

[Неофіційний зміст](#)

§ 112

(вилучено)

[Неофіційний зміст § 113](#)

Якщо власник судна отримав виручку від примусового аукціону або іншого продажу судна, він несе відповідальність перед кожним кредитором судна, право застави якого втратило чинність внаслідок примусового аукціону або процедури оголошення, розпочатої відповідно до § 110, на суму, яка впливає з розподілу отриманої суми відповідно до встановленого законом порядку черговості.

[Неофіційний зміст](#)

§ 114

(1) Якщо власник судна, отримавши інформацію про вимогу судового кредитора, за яку він несе відповідальність виключно судном, відправляє судно в новий рейс, незважаючи на те, що це не було в інтересах кредитора, він також несе особисту відповідальність за вимогу в розмірі суми, яка б виникла для кредитора, якби вартість судна на момент початку рейсу була розподілена між кредиторами судна відповідно до встановленого законом порядку черговості.

(2) Доки не буде доведено протилежне, вважається, що кредитор отримав би повне задоволення своїх вимог при такому розподілі.

[Неофіційний зміст](#)

§ 115

(1) Право застави поширюється також на право на відшкодування, яке належить судовласнику за втрату або пошкодження судна від третьої особи. Те саме стосується відшкодування за пошкодження судна у випадках великої аварії.

(2) Заставне право не поширюється на вимогу з страхування, яке судоволоділець уклав для судна.

(3) Якщо судоволоділець стягнув компенсацію або відшкодування, він несе відповідальність перед судовими кредиторами в розмірі стягнутої суми особисто, так само як і у випадку стягнення виручки (§ 113).

[Неофіційний зміст](#)

§ 116

(1) Заставні права, що виникають у зв'язку з внесками на велику аварію вантажу, мають перевагу перед заставними правами, зазначеними в § 442 Торгового кодексу. Серед перших заставних прав перевагу має те, яке виникло пізніше, перед тим, яке

виникло раніше; ті, що виникли одночасно, мають рівні права; вимоги, що виникли з приводу однієї і тієї ж надзвичайної ситуації, вважаються такими, що виникли одночасно.

(2) У випадках великої аварії та втрати або пошкодження внаслідок протиправних дій застосовуються положення § 115.

Дев'ятий розділ

Строк давності

[Неофіційний зміст](#)

§ 117

(1) Через рік втрачають силу:

• 1.

державні збори за судноплавство та судноплавство, зокрема збори за проходження мостів, шлюзів, каналів та портові збори;

2.

вимоги екіпажу судна, що впливають з трудових договорів;

3.

збори за послуги лоцмана;

4.

(вилучено)

5.

внески до фонду великої аварії;

6.

вимоги з угод, які судноводій уклав на підставі своїх законних повноважень (§§ 15 і 16) і не на підставі довіреності;

7.

вимоги з вини особи з екіпажу судна або лоцмана (§§ 3, 7), якщо строк їх давності не визначається згідно з § 118.

(2) Термін позовної давності починається з кінця року, в якому вимога стала строковою.

[Неофіційний зміст](#)

§ 118

(1) Вимоги про відшкодування збитків, що виникли внаслідок зіткнення суден (§§ 92 до 92f), втрачають силу через два роки після події.

(2) Претензії про компенсацію між декількома власниками суден, які несуть солідарну відповідальність за шкоду, заподіяну в результаті зіткнення, втрачають силу через один рік. Термін позовної давності починається з дня сплати, на підставі якої вимагається компенсація, або, якщо раніше набуло чинності судове рішення про розмір солідарної відповідальності, з дня набрання чинності цим рішенням. Однак строк позовної давності вимог, які солідарний боржник має до інших солідарних боржників через збитки, яких він зазнав при компенсації через неплатоспроможність іншого солідарного боржника, починається не раніше дня, коли правомочна особа дізналася про неплатоспроможність.

[Неофіційний зміст](#)

§§ 119 до 129 ----

Десятий розділ

Прикінцеві положення

[Неофіційний зміст](#)

§ 130

У цивільних судових спорах, в яких на підставі цього закону пред'явлено позов або зустрічний позов, розгляд справи та винесення рішення останньої інстанції відповідно до § 8 Закону про введення в дію Закону про судову систему покладається на Федеральний суд.

[Неофіційний зміст](#)

§ 131

(1) До суден, призначених тільки для перевезень в межах одного і того ж місця, §§ 15-19 не застосовуються до правових відносин судна.

(2) Уряди земель уповноважені визначати шляхом правового розпорядження, що перевезення між сусідніми місцями перевезення в межах одного і того ж місця є рівнозначними перевезенням в межах одного і того ж місця в розумінні першого абзацу.

(3) До судноплавних підприємств, які здійснюють свою діяльність у зв'язку із залізничним транспортом і підпорядковуються державному органу залізничного нагляду, не застосовуються попередні положення цього закону, за винятком §§ 4–5n, 92–92f, 118.

(4) Те саме стосується експлуатації поромних переправ, якщо експлуатація не здійснюється за допомогою вільно плаваючих суден.

[Неофіційний зміст](#)

§ 132

-

[Неофіційний зміст](#)

§ 133

(вилучено)

[Неофіційний зміст](#)

**Додаток EV Витяг з Угоди про об'єднання Додаток I Розділ III
Тематична область D Розділ III**

(BGVI. II 1990, 889, 960)

- Вимоги до приєднаної території (ст. 3 Угоди про об'єднання) -