

# Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschiffahrtsgesetz)

vom 23. September 1953 (Stand am 1. Januar 2020)

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 87 und 122 der Bundesverfassung<sup>1,2</sup>  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 22. Februar 1952<sup>3</sup>,  
beschliesst:*

## Erster Titel: Allgemeine Ordnung und Behörden

### Erster Abschnitt: Allgemeine Grundsätze

#### Art. 1

Schweizerisches  
Recht und  
Völkerrecht

Die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge<sup>4</sup> untersteht dem schweizerischen Recht, soweit dies mit den Grundsätzen des Völkerrechts vereinbar ist.

#### Art. 2

Schweizerische  
Seeschiffe

<sup>1</sup> Schweizerische Seeschiffe sind die im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenen Schiffe.

<sup>2</sup> Einziger Registerhafen der schweizerischen Seeschiffe ist Basel.<sup>5</sup>

#### Art. 3

Schweizer  
Flagge zur See

<sup>1</sup> Die Schweizer Flagge darf nur von schweizerischen Seeschiffen geführt werden; die schweizerischen Seeschiffe führen ausschliesslich die Schweizer Flagge.

<sup>2</sup> Für Form, Farbe und Grössenverhältnisse ist das in Anhang I abgebildete Muster massgebend.<sup>6</sup>

AS 1956 1305

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> Fassung gemäss Anhang 3 Ziff. II 4 des Wappenschutzgesetzes vom 21. Juni 2013, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 3679; BBl 2009 8533).

<sup>3</sup> BBl 1952 I 253

<sup>4</sup> Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>5</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>6</sup> Fassung gemäss Anhang 3 Ziff. II 4 des Wappenschutzgesetzes vom 21. Juni 2013, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 3679; BBl 2009 8533).

**Art. 4**

Geltungsbereich  
des schweizeri-  
schen Rechts

<sup>1</sup> Auf hoher See gilt an Bord schweizerischer Seeschiffe ausschliesslich schweizerisches Bundesrecht. In Territorialgewässern gilt an Bord schweizerischer Seeschiffe schweizerisches Bundesrecht, soweit nicht der Uferstaat sein Recht zwingend anwendbar erklärt. In gleichem Umfang gilt bei einem Schiffbruch schweizerisches Recht für die Überlebenden.

<sup>2</sup> Strafbare Handlungen im Sinne des Strafgesetzbuches<sup>7</sup> und anderer bundesrechtlicher Strafbestimmungen, die an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangen worden sind, unterstehen jedoch dem schweizerischen Recht ohne Rücksicht auf den Ort, wo sich das Schiff im Zeitpunkt der Begehung der Tat befunden hat.

<sup>3</sup> Die Strafbestimmungen dieses Gesetzes finden Anwendung unabhängig davon, ob die Tat im Ausland oder in der Schweiz begangen wurde.

<sup>4</sup> Der Täter wird in der Schweiz nicht bestraft:

- wenn er im Ausland wegen des Verbrechens oder Vergehens endgültig freigesprochen wurde;
- wenn die Strafe, zu der er im Ausland wegen der gleichen Tat verurteilt wurde, vollzogen, erlassen oder verjährt ist.

Wurde die Strafe im Ausland nur teilweise vollzogen, so wird der vollzogene Teil angerechnet.

**Art. 4a<sup>8</sup>**

Selbstständiger  
Abschluss  
internationaler  
Übereinkommen  
durch den  
Bundesrat

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann internationale Übereinkommen, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommen wurden, abschliessen über:

- a. die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;
- b. die Sicherheit der Schiffsbesatzungen;
- c. die Verhütung von Havarien;
- d. Such- und Rettungsmassnahmen bei Seenot.

<sup>2</sup> Vor dem Abschluss eines internationalen Übereinkommens hört er die interessierten Kreise an.

<sup>7</sup> SR 311.0

<sup>8</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 22. März 2013, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2323; BBl 2012 8639).

**Art. 5**Verordnungen  
des Bundesrates

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt die erforderlichen Vollzugsvorschriften zu diesem Gesetz.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann ergänzende Bestimmungen erlassen, falls sich diese aus den für die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge geltenden internationalen Übereinkommen oder international vereinbarten Regeln ergeben.

<sup>3</sup> Ändern sich die Einheitsbeträge oder die Rechnungseinheiten für die Haftungsbeschränkung in internationalen Übereinkommen, oder treten wesentliche und dauernde Veränderungen der Bewertungs- oder Berechnungsgrundlagen ein, so kann der Bundesrat die Haftungseinheitsbeträge (Art. 49, 105, 118 und 126) herabsetzen oder erhöhen oder in anderen Rechnungseinheiten festsetzen und das Verfahren zur Umrechnung in die Landeswährung regeln.<sup>9</sup>

**Art. 6**Ausser-  
ordentliche  
Massnahmen

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann alle geeigneten Massnahmen treffen, welche erforderlich sind, um zu verhindern, dass durch die Führung der Schweizer Flagge zur See die Sicherheit oder die Neutralität der Eidgenossenschaft gefährdet wird oder internationale Schwierigkeiten entstehen.<sup>10</sup>

<sup>2</sup> Zu diesem Zwecke kann der Bundesrat insbesondere schweizerische Seeschiffe gegen angemessene Entschädigung requirieren oder enteignen. Streitigkeiten über die Höhe der Entschädigung entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

<sup>3</sup> Ergreift der Bundesrat andere Massnahmen, so kann er je nach den Umständen eine Entschädigung festsetzen, wenn infolge dieser Massnahmen die Seeschiffe nicht anderweitig nutzbringend verwendet werden können, und wenn ein wesentlicher Schaden entstanden ist; die Entschädigung ist dem Schiffseigentümer, Reeder oder Seefrachtführer auszurichten.

**Art. 7**Rechtsanwen-  
dung durch den  
Richter

<sup>1</sup> Kann der Bundesgesetzgebung, insbesondere diesem Gesetz und den als anwendbar erklärten Bestimmungen internationaler Übereinkommen keine Vorschrift entnommen werden, so entscheidet der Richter nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Seerechts und, wo solche fehlen, nach der Regel, die er als Gesetzgeber aufstellen würde,

<sup>9</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 212; BBl **1986** II 717).

<sup>10</sup> Fassung gemäss Anhang 2 Ziff. II 4 des Landesversorgungsgesetzes vom 17. Juni 2016, in Kraft seit 1. Juni 2017 (AS **2017** 3097; BBl **2014** 7119).

wobei er Gesetzgebung und Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung der seefahrenden Staaten berücksichtigt.

<sup>2</sup> Dem Richter steht die freie Beweiswürdigung zu; ihr unterliegen auch die Eintragungen des Kapitäns in Tagebüchern, Registern, Protokollen und Berichten.

## Zweiter Abschnitt: Die Behördenorganisation

### Art. 8

Aufsicht

<sup>1</sup> Die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge steht unter der Oberaufsicht des Bundesrates.

<sup>2</sup> Die unmittelbare Aufsicht steht dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten<sup>11</sup> zu, welches sie durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ausüben lässt.

<sup>3</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat die Bestimmungen über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge nach den Weisungen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten durchzuführen und ihre Anwendung zu überwachen. Es erstattet dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten Bericht.

### Art. 9

Schweizerisches  
Seeschiffahrts-  
amt

<sup>1</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat seinen Sitz in Basel. Es übt seine Obliegenheiten gegenüber schweizerischen Seeschiffen durch eigene Beamte oder durch die schweizerischen Konsulate aus.

<sup>2</sup> Zu diesem Zwecke kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt unmittelbar mit schweizerischen Konsulaten und Konsuln sowie mit Behörden und Vertretern ausländischer Staaten verkehren.

<sup>3</sup> Die Eigentümer, Reeder und Kapitäne schweizerischer Seeschiffe sind jederzeit verpflichtet, die Auskünfte zu erteilen, die das Schweizerische Seeschiffahrtsamt zur Ausübung seiner Obliegenheiten benötigt und verlangt. Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann Kontrollen an Bord schweizerischer Seeschiffe durchführen.

<sup>4</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann anerkannten Klassifikationsgesellschaften gewisse Aufgaben in den Bereichen der Inspektion, der Kontrolle oder der Entscheidung, namentlich diejenigen,

<sup>11</sup> Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717). Diese Änderung ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

die im Seearbeitsübereinkommen vom 23. Februar 2006<sup>12</sup> vorgesehen sind, delegieren.<sup>13</sup>

### Art. 10

Schweizerisches  
Seeschiffs-  
registeramt

<sup>1</sup> Das Schweizerische Seeschiffsregisteramt hat seinen Sitz in Basel. Es führt das Register, in welchem die schweizerischen Seeschiffe und die dinglichen Rechte an solchen Schiffen eingetragen werden.

<sup>2</sup> Auf die Einrichtung und Führung des Registers der schweizerischen Seeschiffe ist die Gesetzgebung des Bundes über das Schiffsregister sinngemäss anzuwenden, soweit dieses Gesetz oder die gestützt darauf erlassenen Verordnungen keine abweichenden Bestimmungen enthalten.<sup>14</sup>

### Art. 11

Organisation der  
Ämter; Verant-  
wortlichkeit

<sup>1</sup> Der Bundesrat bestimmt die Organisation und Amtsführung der beiden Ämter. Er erlässt den Gebührentarif für die Verrichtungen dieser Ämter und der schweizerischen Konsulate.

<sup>2</sup> Der Bund ist für jeden Schaden verantwortlich, der durch Massnahmen oder Verfügungen dieser Ämter, insbesondere aus der Führung des Registers der schweizerischen Seeschiffe, entsteht; er hat Rückgriff auf die Beamten und Angestellten, denen ein Verschulden zur Last fällt.

### Art. 12

Delegation

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann im Einverständnis mit der Regierung des betreffenden Kantons die Geschäftsführung oder einzelne Obliegenheiten der beiden Ämter einer kantonalen Verwaltung übertragen.

<sup>2</sup> Für ihr Dienstverhältnis und ihre Verantwortlichkeit sind in diesem Falle die Beamten und Angestellten, soweit sie auf Grund dieses Gesetzes tätig sind, der Bundesgesetzgebung unterworfen.

<sup>12</sup> SR **0.822.81**

<sup>13</sup> Eingefügt durch Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS **2013** 2507; BBl **2009** 8979).

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS **1993** 1703; BBl **1992** II 1561).

### Dritter Abschnitt: Die Gerichtsbarkeit

#### Art. 13<sup>15</sup>

Verwaltungs-  
rechtspflege

<sup>1</sup> Das Beschwerdeverfahren gegen Verfügungen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege.

<sup>2</sup> ...<sup>16</sup>

#### Art. 14

Zivilrechtspflege

<sup>1</sup> Ohne Rücksicht auf den Wohnsitz des Beklagten besteht für alle dinglichen Klagen in Bezug auf ein im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenes Schiff der Gerichtsstand in Basel.

<sup>2</sup> Für alle Ansprüche aus unerlaubten, an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangenen Handlungen sowie für alle übrigen Zivilklagen aus diesem Gesetz besteht ein Gerichtsstand in Basel, sofern kein anderer Gerichtsstand in der Schweiz gegeben ist.

<sup>3</sup> Für Klagen im Zusammenhang mit dem Verfahren auf Beschränkung der Haftung des Reeders oder der gerichtlichen Bestätigung einer Dispatche bei Havarie-Grosse besteht ein Gerichtsstand in Basel.

#### Art. 15

Strafrechtspflege

<sup>1</sup> Die an Bord eines schweizerischen Seeschiffes begangenen strafbaren Handlungen sowie die nach diesem Gesetz unter Strafe gestellten strafbaren Handlungen sind von den Behörden des Kantons Basel-Stadt zu verfolgen und zu beurteilen, sofern sie nicht der Bundesgerichtsbarkeit oder der Militärstrafgerichtsbarkeit unterliegen. Über die nach diesem Gesetz verhängten Bussen verfügt der Kanton Basel-Stadt.

<sup>2</sup> Verzeigende Behörde bei Übertretungen dieses Gesetzes ist das Schweizerische Seeschiffahrtsamt.

<sup>3</sup> Die Behörden des Kantons Basel-Stadt sind verpflichtet, sämtliche auf Grund dieses Gesetzes ergangenen Strafurteile und Einstellungsbeschlüsse der Schweizerischen Bundesanwaltschaft einzusenden.

#### Art. 16<sup>17</sup>

<sup>15</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181).

<sup>16</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 81 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS 2006 2197 1069; BBl 2001 4202).

<sup>17</sup> Aufgehoben durch Anhang 1 Ziff. II 24 der Zivilprozessordnung vom 19. Dez. 2008, mit Wirkung seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 1739; BBl 2006 7221).

## Zweiter Titel: Die schweizerischen Seeschiffe

### Erster Abschnitt: Die Registrierung der Seeschiffe

#### Art. 17

I. Voraussetzungen im Allgemeinen

<sup>1</sup> In das Register der schweizerischen Seeschiffe können nur Seeschiffe eingetragen werden, die zur gewerbmässigen Beförderung von Personen oder Gütern oder zu einer sonstigen gewerbmässigen Tätigkeit auf See verwendet werden oder hierfür bestimmt sind, und für welche die Bedingungen dieses Gesetzes hinsichtlich Eigentum, finanzieller Mittel, Zulassung zur Seeschiffahrt, Namengebung und Verfahren erfüllt sind.<sup>18</sup>

<sup>2</sup> Jede Eintragung und Streichung ist durch das Schweizerische Seeschiffsregisteramt im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt zu veröffentlichen.<sup>19</sup>

#### Art. 18

II. Öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten

Im Register der schweizerischen Seeschiffe werden die im Eigentum des Bundes, der Kantone und der schweizerischen öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten stehenden Seeschiffe eingetragen.

#### Art. 19<sup>20</sup>

III. Privat-rechtliche Unternehmen

1. Anspruch auf Eintragung

Im Schweizerischen Handelsregister eingetragene Einzelfirmen, Handelsgesellschaften und Genossenschaften (Unternehmen), welche die Bedingungen nach den Artikeln 20–24 erfüllen, können ihre Seeschiffe im Register der schweizerischen Seeschiffe auf ihren Namen eintragen lassen sofern sie ihren Sitz und den tatsächlichen Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit in der Schweiz haben.

#### Art. 20<sup>21</sup>

2. Staatsangehörigkeit und Wohnsitz

Solange internationales Recht es nicht anders vorsieht, bestimmt der Bundesrat, welche Bedingungen die natürlichen Personen, die Inhaber einer Einzelfirma, die Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder sonstigen Teilhaber sowie alle Geschäftsführer einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder einer Gesellschaft

<sup>18</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>19</sup> Ursprünglich Abs. 3. Ursprünglicher Abs. 2 aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976, mit Wirkung seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181).

<sup>20</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>21</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

mit beschränkter Haftung hinsichtlich Staatsangehörigkeit und Wohnsitz erfüllen müssen.

### Art. 21<sup>22</sup>

3. Verwaltungs- und Kontrollorgane

Solange internationales Recht es nicht anders vorsieht, bestimmt der Bundesrat, welche Bedingungen die Mitglieder der Verwaltung und Geschäftsführung einer Aktiengesellschaft, Kommanditaktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft sowie die mit der Kontrolle dieser Gesellschaften betrauten Personen hinsichtlich Staatsangehörigkeit und Wohnsitz erfüllen müssen.

### Art. 22

4. Aktien und Stammanteile

<sup>1</sup> Alle Aktien müssen auf den Namen lauten. Die Gesellschaft kann, unter Einhaltung der Vorschriften des Obligationenrechts<sup>23</sup>, die Zustimmung zur Übertragung von Namenaktien insbesondere dann ablehnen, wenn der Erwerber die Bedingungen dieses Gesetzes oder der gestützt darauf erlassenen Verordnungen nicht erfüllt.<sup>24</sup>

<sup>2</sup> Die Mitgliedschaft bei einer Genossenschaft kann weder vererbt noch übertragen werden, auch nicht durch Übertragung von Anteilsscheinen.

<sup>3</sup> Ein Pfandrecht, eine Nutzniessung oder ein sonstiges Recht an einer Aktie oder an einem Stammanteil bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung durch die Gesellschaft und der Eintragung in das Aktienbuch oder Anteilbuch.

### Art. 23<sup>25</sup>

5. Beteiligte Gesellschaften und Gläubiger

Der Bundesrat bestimmt im Sinne der Artikel 20 und 21, welche Bedingungen Handelsgesellschaften oder juristische Personen erfüllen müssen, die

- a. als Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder sonstige Teilhaber an Unternehmen der schweizerischen Schiffseigentümer beteiligt sind;
- b. als Gläubiger investierter Mittel schweizerischer Herkunft, als Nutzniesser oder in anderer Weise an Unternehmen berechtigt sind;
- c. das Amt als Kontrollstelle ausüben.

<sup>22</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>23</sup> SR 220

<sup>24</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>25</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).



**Art. 24**<sup>26</sup>

6. Finanzielle Mittel

<sup>1</sup> Solange internationales Recht es nicht anders vorsieht, erlässt der Bundesrat Vorschriften über die erforderlichen eigenen Mittel des Schiffseigentümers sowie über die Herkunft der in dessen Seeschiff investierten fremden Mittel.

<sup>2</sup> Der Schiffseigentümer muss über eigene Mittel verfügen, welche mindestens 20 Prozent des Buchwerts der auf seinen Namen eingetragenen Seeschiffe entsprechen; für jedes neu einzutragende Seeschiff gilt der Erwerbspreis als erster Buchwert.

<sup>3</sup> Der Bundesrat bestimmt, bis zu welchem Grad und für welche Dauer die eigenen Mittel infolge von Verlusten den nach Absatz 2 festgelegten Mindestsatz unterschreiten dürfen.

**Art. 25**<sup>27</sup>

7. Übereinstimmungsbescheinigung

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt stellt eine Bescheinigung aus, wenn die Bedingungen nach den Artikeln 18–24 erfüllt sind.

**Art. 26**

8. Kontrolle

<sup>1</sup> Der schweizerische Schiffseigentümer hat alljährlich bis spätestens nach Ablauf von neun Monaten seit Schluss eines Geschäftsjahres dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt einen besonderen Revisionsbericht einzureichen, aus welchem hervorgeht, dass die gesetzlichen Bedingungen erfüllt sind. Dieser Revisionsbericht muss von einem Revisionsverband oder einer Treuhandgesellschaft erstattet werden, die als Revisionsstelle für diesen Zweck vom Bundesrat anerkannt sind.<sup>28</sup>

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann im Hinblick auf diese Kontrolle besondere Vorschriften über die Führung der Register und Bücher sowie einen Gebühren tarif für die Arbeiten der Revisionsstelle erlassen.

**Art. 27**

9. Berichtsungsverfahren

<sup>1</sup> Sind wegen Wechsels der Staatsangehörigkeit oder des Wohnsitzes, infolge Erbgangs oder aus andern Gründen die gesetzlichen Bedingungen nicht mehr erfüllt, so beginnt für den Schiffseigentümer oder seine Rechtsnachfolger von Gesetzes wegen eine Frist von 30 Tagen seit Eintritt des Mangels zu laufen, innert welcher sie diese Bedingungen wieder zu erfüllen haben.

<sup>26</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>27</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>28</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>2</sup> Können die Bedingungen bis zum Ablauf dieser Frist nicht erfüllt werden oder machen die Beteiligten von den ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Berichtigung keinen Gebrauch, so kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt, sofern der Mangel immer noch besteht, die Übereinstimmungsbescheinigung ausser Kraft setzen und den Rückzug des Seebriefes anordnen, bis die Bedingungen wieder erfüllt sind. Diese Massnahme ist dem Bundesrat mitzuteilen.

<sup>3</sup> Werden die Bedingungen auch während weiterer drei Monate nicht erfüllt, so kann der Bundesrat die Streichung des Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe oder, wenn es für die wirtschaftliche Landesversorgung des Landes erforderlich ist, den Verkauf auf dem Wege der öffentlichen Versteigerung verfügen. Der Zuschlag darf in diesem Falle nur an einen Ersteigerer erfolgen, der durch eine Bescheinigung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes nachweist, dass er die gesetzlichen Bedingungen erfüllt. Der Bund kann sich an der Versteigerung beteiligen. Zuständig für die Versteigerung sind die Behörden des Kantons Basel-Stadt.

## Art. 28

10. Schutz der Beteiligten  
a. bei gemeinschaftlichem Eigentum

<sup>1</sup> Erfüllt ein Gesellschafter einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft die gesetzlichen Bedingungen nicht oder nicht mehr, so können die übrigen Gesellschafter, sofern sie gesamthaft mindestens zur Hälfte am Gesellschaftskapital beteiligt sind und die gesetzlichen Bedingungen erfüllen, nach unbenütztem Ablauf einer für die gütliche Berichtigung angesetzten Frist von 20 Tagen, den Gesellschafter, in dessen Person der Mangel eingetreten ist, sofort aus der Gesellschaft ausschliessen, das Geschäft fortsetzen und den Anteil des säumigen Gesellschafters am Gesellschaftsvermögen ausrichten.

<sup>2</sup> Erfüllt in den übrigen Fällen von gemeinschaftlichem Eigentum ein Gesamt- oder Miteigentümer die gesetzlichen Bedingungen nicht oder nicht mehr, so können die übrigen Beteiligten bei Vorliegen derselben Voraussetzungen hinsichtlich ihrer Beteiligung, persönlichen Befähigung und Fristeinholung jederzeit das Gesamt- oder Miteigentum aufheben, das Seeschiff zu Eigentum übernehmen und den säumigen Gesamt- oder Miteigentümer auskaufen.

<sup>3</sup> Sind im Falle eines Erbanges mehrere Miterben vorhanden, so haben diejenigen, welche die gesetzlichen Bedingungen erfüllen, gegenüber andern Miterben oder güterrechtlich Beteiligten das Vorrecht auf Zuweisung des Eigentums am Seeschiff, des Gesellschaftsanteils, der Aktien oder des Stammanteils des Erblassers. Die für die Anordnung einer Erbschaftsverwaltung zuständige Behörde hat unverzüglich die erforderlichen Massnahmen zur Aufrechterhaltung des schweizerischen Eigentums am Seeschiff zu treffen.

**Art. 29**

b. bei juristischen Personen

<sup>1</sup> Erfüllt ein Aktionär oder ein Mitglied einer Kommanditaktiengesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung die gesetzlichen Bedingungen nicht mehr, so werden seine Aktien oder Stammanteile auf dem Wege der Versteigerung verkauft, sofern die übrigen Aktionäre oder Gesellschafter gesamthaft mindestens die Hälfte des Grund- oder Stammkapitals besitzen und ihrerseits die gesetzlichen Bedingungen erfüllen.

<sup>2</sup> Der Richter ordnet auf Antrag der Gesellschaft, nach unbenütztem Ablauf einer von dieser zum Zwecke der gütlichen Berichtigung angesetzten Frist von 20 Tagen, in beschleunigtem Verfahren die Versteigerung an. Er bestimmt, ob die Versteigerung öffentlich oder nur unter den übrigen Beteiligten stattzufinden hat. Der Zuschlag darf nur an einen Ersteigerer erfolgen, der durch eine Bescheinigung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes nachweist, dass er die gesetzlichen Bedingungen erfüllt.

<sup>3</sup> Der durch die Versteigerung betroffene Aktionär hat der Versteigerungsbehörde unverzüglich seine Aktientitel einzureichen, widrigenfalls der Richter diese auf Antrag der Gesellschaft sofort und ohne vorhergehendes Aufgebot kraftlos erklärt. Zuständig für die Anordnung der Versteigerung und für die Kraftloserklärung ist der Richter am Sitz der Gesellschaft.

<sup>4</sup> Erfüllt ein Genossenschafter nicht mehr die gesetzlichen Bedingungen, so kann er aus der Genossenschaft ausgeschlossen werden.

**Art. 30**

IV. Zulassung zur Seeschiffahrt

1. Bewilligung a. im allgemeinen<sup>29</sup>

<sup>1</sup> Ein Seeschiff wird nur gestützt auf eine Bewilligung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes zur Schifffahrt zugelassen.

<sup>2</sup> Die Zulassung zur Seeschiffahrt wird nur für seetüchtige Seeschiffe erteilt, welche einen Bruttoreaumgehalt von mindestens 300 t aufweisen und von einer vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkannten Klassifikationsgesellschaft klassifiziert worden sind.<sup>30</sup>

<sup>2bis</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann die Zulassung zur Seeschiffahrt ausnahmsweise auch für Seeschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 300 t erteilen, sofern nachweislich ein besonderes schweizerisches Interesse an der Eintragung besteht.<sup>31</sup>

<sup>3</sup> Der Bundesrat erlässt nach Anhören der beteiligten Kreise und unter Berücksichtigung der in der Seeschiffahrt geltenden Gebräuche die

<sup>29</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>30</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>31</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

erforderlichen Vorschriften für die Klassifikation der schweizerischen Seeschiffe.<sup>32</sup>

### Art. 30a<sup>33</sup>

b. Binnenschiffe  
zur See

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann für ein in einem Schweizerischen Schiffsregister eingetragenes Binnenschiff, das in Verbindung mit einer gewerbmässigen Beförderung von Gütern auf Binnengewässern auch die See befährt, für bestimmte Einzelfahrten über See die Sicherheitsvorschriften festsetzen und die benötigten Schiffs-papiere ausstellen. Vorbehalten bleiben die Vorschriften des Küstenstaates, dessen Gewässer das Schiff befährt.

### Art. 31

2. Reparaturen  
und Ein-  
richtungen

<sup>1</sup> Ein im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenes Seeschiff muss ständig die Bedingungen erfüllen, unter denen es zur Seeschiffahrt zugelassen worden ist.

<sup>2</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat darüber zu wachen, dass diese Bedingungen fortwährend erfüllt sind. Wird ein Mangel festgestellt, so ist dem Schiffseigentümer eine angemessene Frist anzusetzen, binnen welcher er für die notwendigen Reparaturen und Einrichtungen zu sorgen hat.

<sup>3</sup> Sorgt der Schiffseigentümer nicht fristgemäss für die notwendigen Reparaturen und Einrichtungen, oder erweisen sich diese als ungenügend, so setzt das Schweizerische Seeschiffahrtsamt die Zulassung zur Seeschiffahrt ausser Kraft und ordnet den Rückzug des Seebriefes an.

### Art. 32

V. Name  
des Schiffes

<sup>1</sup> Jedes schweizerische Seeschiff trägt einen Namen, der in üblicher Form am Heck und auf beiden Seiten des Bugs anzubringen ist.

<sup>2</sup> Der Name des Schiffes hat sich von den Namen anderer schweizerischer Seeschiffe deutlich zu unterscheiden; er bedarf der Genehmigung durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt.

<sup>3</sup> Der Name des Registerhafens ist am Heck unter dem Namen des Schiffes in einer der drei schweizerischen Amtssprachen (Basel, Bâle, Basilea) anzubringen.

<sup>32</sup> Ursprünglich Abs. 4. Ursprünglicher Abs. 3 aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976, mit Wirkung seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181).

<sup>33</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

**Art. 33**

VI. Registrierungsverfahren  
1. Antrag

<sup>1</sup> Die Eintragung des Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe erfolgt auf Antrag des Schiffseigentümers.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt die Angaben, welche der Antrag zu enthalten hat, sowie die mit dem Antrag einzureichenden Belege.<sup>34</sup>

<sup>3</sup> Jede Änderung der angegebenen Tatsachen ist vom Schiffseigentümer unverzüglich dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt zu melden, das sie an das Schweizerische Seeschiffahrtsamt weiterleitet.

**Art. 34**<sup>35</sup>

2. ...

**Art. 35**<sup>36</sup>

VII. Nicht gewerbsmässige Schiffahrt

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten kann ausnahmsweise einer natürlichen Person, einer Handelsgesellschaft oder einer juristischen Person, welche die gesetzlichen Anforderungen nach den Artikeln 20 und 21 erfüllt und die ein Seeschiff für einen philanthropischen, humanitären, wissenschaftlichen, kulturellen oder ähnlichen Zweck betreibt, das Recht verleihen, das Seeschiff in das Register der schweizerischen Seeschiffe einzutragen. Es legt die Bedingungen dafür von Fall zu Fall fest.<sup>37</sup>

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann durch Verordnung die Eintragung von Yachten in einem Schweizerischen Register vorsehen, die Voraussetzungen für die Eintragung und die Rechtsstellung der eingetragenen Yachten bestimmen sowie das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ermächtigen, die Erteilung eines schweizerischen Fähigkeitsausweises für Schiffsführer zu regeln.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann durch Verordnung bestimmen, dass bei Vorliegen besonderer Umstände auch Booten, die nicht ins Schweizerische Yachtenregister eingetragen werden können, eine Flaggenbestätigung ausgestellt wird.

<sup>34</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>35</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, mit Wirkung seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>36</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>37</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

**Art. 36**VIII. Freiwillige  
Streichung

<sup>1</sup> Die Streichung eines Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe bedarf der Bewilligung des Bundesrates. Sie kann nur verweigert werden, wenn es für die wirtschaftliche Landesversorgung erforderlich ist.

<sup>2</sup> Verweigert der Bundesrat die Bewilligung, so hat der Bund auf Antrag des Schiffseigentümers das Seeschiff zum Marktpreis zu erwerben, sofern nicht der Bundesrat den Verkauf auf dem Wege der öffentlichen Versteigerung nach Artikel 27 Absatz 3 verfügt. Der Schiffseigentümer kann einen entsprechenden Antrag gleichzeitig mit dem Gesuch auf Bewilligung der Streichung oder anschliessend bis spätestens 30 Tage seit der Verweigerung der Streichung stellen. Der Erwerb durch den Bund oder die Anordnung der Versteigerung hat innert 30 Tagen seit Eingang des Antrages, jedoch frühestens seit der Verweigerung der Bewilligung zu erfolgen.<sup>38</sup>

<sup>3</sup> Das Rechtsgeschäft, das einer Handänderung des Seeschiffes zugrunde liegt, ist nichtig, wenn die Streichung nicht bewilligt wird.

**Zweiter Abschnitt: Dingliche Rechte an Seeschiffen****Art. 37**Eigentum und  
beschränkte  
dingliche Rechte

<sup>1</sup> Die Gesetzgebung des Bundes über das Schiffsregister findet, vorbehaltlich gegenteiliger Bestimmungen dieses Gesetzes, auf das Eigentum und die beschränkten dinglichen Rechte an schweizerischen Seeschiffen Anwendung.

<sup>2</sup> Im Falle einer Handänderung darf das Schweizerische Seeschiffsregisteramt den Erwerber eines Seeschiffes nur eintragen, wenn eine Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegt wird.

<sup>3</sup> Eine Schiffsverschreibung kann im Register der schweizerischen Seeschiffe nur eingetragen werden, wenn das Schweizerische Seeschiffahrtsamt bescheinigt, dass die Vorschriften über die Herkunft der fremden Mittel nach Artikel 24 Absatz 1 eingehalten sind.<sup>39</sup>

<sup>4</sup> Eine Nutzniessung kann im Register der schweizerischen Seeschiffe nur zugunsten eines Nutzniessers eingetragen werden, der durch eine Bescheinigung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes nachweist, dass er die Bedingungen der Artikel 18–23 erfüllt. Das Berichtigungsverfahren findet entsprechende Anwendung.

<sup>38</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>39</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

**Art. 38**

Privilegien und Hypotheken

1 Die im Internationalen Übereinkommen vom 10. April 1926<sup>40</sup> zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen aufgeführten Privilegien sind gesetzliche Pfandrechte ohne Eintragung und gehen den im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenen Pfandrechten im Range vor. Die Bestimmungen der Artikel 1–13 des Übereinkommens finden auf die Entstehung, den Inhalt, den Umfang und die Wirkungen dieser gesetzlichen Pfandrechte Anwendung.

2 Die gesetzlichen Pfandrechte erlöschen mit der Tilgung der sichergestellten Forderung, mit der Zwangsverwertung des Seeschiffes, oder wenn die Voraussetzungen der Artikel 9 und 10 des Übereinkommens gegeben sind.

**Art. 39**

Einseitige Ablösung der Pfandrechte

1 Wird das Seeschiff freihändig verkauft, so fordert das Schweizerische Seeschiffsregisteramt auf Begehren des Erwerbers die Gläubiger der durch ein gesetzliches Pfandrecht ohne Eintragung gesicherten Forderungen durch zweimalige Bekanntmachung im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt auf, binnen einer mindestens auf einen Monat bemessenen Frist seit der zweiten Bekanntmachung dem Amte zuhanden des Erwerbers die Erklärung abzugeben, ob sie das Pfandrecht auch ihm gegenüber beanspruchen.

2 Der Pfandgläubiger, der diese Frist unbenutzt verstreichen lässt, verliert sein Pfandrecht am Seeschiff; an dessen Stelle tritt ein gesetzliches Pfandrecht ohne Eintragung an der Kaufpreisforderung des Veräusserers, soweit diese noch geschuldet ist.

**Art. 40**

Wirkung der Streichung

1 Die Streichung eines Seeschiffes im Register wirkt sich nur auf dessen Staatsangehörigkeit aus.

2 Nach erfolgter Streichung des Seeschiffes im Register bleiben die Eintragungen zur Aufrechterhaltung der privaten Rechte bestehen.

**Dritter Abschnitt: Der Seebrief****Art. 41**

Art, Bedeutung und Inhalt

1 Jedes schweizerische Seeschiff hat an Bord seinen Seebrief mitzuführen.

<sup>2</sup> Der Seebrief beurkundet, dass das Seeschiff zur Führung der Schweizer Flagge berechtigt und verpflichtet ist. Der Seebrief dient zur Kennzeichnung des Schiffes; er enthält zu diesem Zwecke den Namen des Reeders und den wesentlichen Inhalt der Eintragungen im Register der schweizerischen Seeschiffe.

<sup>3</sup> Im Seebrief ist seine Gültigkeitsdauer vermerkt, welche höchstens fünf Jahre betragen kann. Mit der Streichung des Seeschiffes im Register verliert der Seebrief in jedem Falle seine Gültigkeit.

<sup>4</sup> Die Zulassung zur Seeschifffahrt und die Ausstellung eines Seebriefes haben nicht die Bedeutung einer obrigkeitlichen Konzession.

#### **Art. 42**

Aushändigung  
und Rückgabe

<sup>1</sup> Der Seebrief wird vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ausgestellt. Der Seebrief darf nur einem schweizerischen Reeder übergeben werden.

<sup>2</sup> Ist das Seeschiff im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen, so kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ausnahmsweise durch ein schweizerisches Konsulat einen provisorischen Seebrief mit einer Gültigkeitsdauer von höchstens drei Monaten ausstellen lassen.

<sup>3</sup> Jeder Seebrief, auch ein provisorischer, ist nach Ablauf seiner Gültigkeitsdauer, oder wenn vor diesem Zeitpunkt ein neuer Seebrief ausgestellt worden ist, durch den Reeder dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zurückzugeben.

#### **Art. 43**

Verlängerung,  
Änderung,  
Ersatz

<sup>1</sup> Solange die Bedingungen für die Eintragung eines Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe erfüllt sind, muss der Seebrief je nach den Umständen verlängert, geändert oder ersetzt werden.

<sup>2</sup> Die schweizerischen Konsulate sind befugt, Seebriefe nach den Weisungen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes zu verlängern oder zu ändern.

<sup>3</sup> Verlorene oder abhanden gekommene Seebriefe erklärt das Seeschiffahrtsamt ungültig. Die Ungültigerklärung ist im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt zu veröffentlichen.

<sup>4</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt stellt einen neuen Brief aus, wenn das Seeschiff den Eigentümer oder Reeder wechselt, wenn der Seebrief unbrauchbar geworden ist oder wenn er ungültig erklärt wurde.



**Art. 44**Rückzug des  
Seebriefes

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ist nur in den Fällen der Artikel 27, 31, 46 und 91 Absatz 1 berechtigt, den Seebrief zurückzuziehen oder die Verlängerung oder den Ersatz zu verweigern. Vorbehalten bleiben die vom Bundesrat gestützt auf Artikel 6 getroffenen Massnahmen sowie das Recht der Betriebs- und Konkursbehörden zur Einziehung des Seebriefes.

**Dritter Titel: Der Betrieb der Seeschiffahrt****Erster Abschnitt: Der Reeder****Art. 45**Begriff  
des Reeders

<sup>1</sup> Der Reeder ist der Eigentümer des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Reedern gemäss dem Seearbeitsübereinkommen vom 23. Februar 2006<sup>41</sup> auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.<sup>42</sup>

<sup>2</sup> Der Reeder hat das Seeschiff auszurüsten, zu bemannen und zu verproviantieren. Er ernennt und entlässt den Kapitän. Unter Vorbehalt seiner gesetzlichen Befugnisse und Pflichten werden die Obliegenheiten des Kapitäns vom Reeder frei bestimmt.

**Art. 46**Der  
schweizerische  
Reeder

<sup>1</sup> Der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes muss die für den Eigentümer nach den Artikeln 18–23 aufgestellten Bedingungen sowie die vom Bundesrat vorgeschriebenen Voraussetzungen über die Herkunft der in seinem Unternehmen investierten Mittel erfüllen, auch wenn er nicht Eigentümer des Seeschiffes ist. Desgleichen muss er die Vorschriften über die Staatsangehörigkeit der Schiffsbesatzung einhalten.<sup>43</sup>

<sup>2</sup> Ohne Rücksicht auf die vom Reeder für die Verwendung des Seeschiffes getroffenen Anordnungen muss der Betrieb des Seeschiffes von der Schweiz aus durch eine mit Rücksicht auf die schweizerischen Interessen zweckmässig ausgebaute Betriebsorganisation geleitet werden, welche in der Lage ist, die in Artikel 45 Absatz 2 vorge-

<sup>41</sup> SR **0.822.81**

<sup>42</sup> Fassung gemäss Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS **2013** 2507; BBl **2009** 8979).

<sup>43</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS **1993** 1703; BBl **1992** II 1561).

sehen betrieblichen Massnahmen durchzuführen oder anzuordnen und zu überwachen. Der Kapitän untersteht für alle den Besitz und die Führung des Seeschiffes betreffenden Belange ständig dem schweizerischen Reeder.

<sup>3</sup> Sind diese Bedingungen nicht mehr erfüllt, so hat das Schweizerische Seeschiffahrtsamt dem Reeder eine Frist von mindestens 30 Tagen anzusetzen, innert der die Bedingungen wieder zu erfüllen sind. Sind nach Ablauf dieser Frist die Bedingungen nicht erfüllt, so kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt den Rückzug des Seebriefes anordnen.

#### Art. 47

Betriebssicherheit der Seeschiffe

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt nach Anhören der beteiligten Kreise und unter Berücksichtigung der internationalen Übereinkommen und der in der Seeschifffahrt geltenden Gebräuche die erforderlichen Vorschriften über die Ausrüstung, die Bemannung und die Sicherheit der Seeschiffe sowie über den Schutz des menschlichen Lebens.

<sup>2</sup> Missachtet der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes diese Vorschriften, so findet Artikel 31 entsprechende Anwendung.

#### Art. 48

Haftung des Reeders

<sup>1</sup> Der Reeder haftet für den Schaden, den ein Mitglied der Schiffsbesatzung, ein Lotse oder eine weitere an Bord des Seeschiffes tätige Person in Ausübung ihrer dienstlichen Verrichtungen einem Dritten zugefügt haben, sofern er nicht beweist, dass diesen Hilfspersonen keinerlei Verschulden zur Last falle. Er haftet jedoch Personen, denen aus der gleichen Ursache vertragliche Schadenersatzansprüche zustehen, nur soweit, als diese gehen.<sup>44</sup>

<sup>2</sup> Der Reeder kann auf denjenigen, der den Schaden gestiftet hat, insoweit Rückgriff nehmen, als dieser selbst schadenersatzpflichtig ist. Ist der Reeder Mieter des Seeschiffes, so hat er gegen den Schiffseigentümer einen Rückgriffsanspruch nur wegen verborgener Konstruktionsmängel oder mangelhaften Unterhalts des Seeschiffes vor Beginn der Miete.

<sup>44</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>3</sup> Der Reeder eines Öltankschiffes haftet für Verschmutzungsschäden nach den Artikeln 1–11 des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969<sup>45</sup> über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und den dazugehörigen Protokollen vom 19. November 1976<sup>46</sup> und 27. November 1992<sup>47</sup>, sobald diese in Kraft getreten sind.<sup>48</sup>

#### Art. 49<sup>49</sup>

Beschränkung  
der Haftung

<sup>1</sup> Für die Beschränkung der Haftung des Schiffseigentümers und des Reeders sowie der Haftung des Verfrachters und Seefrachtführers auch aus Verträgen über die Verwendung eines Seeschiffes gelten die Artikel 1–13 des Übereinkommens vom 19. November 1976<sup>50</sup> über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen.<sup>51</sup>

<sup>1bis</sup> Bei Ölverschmutzungsschäden richtet sich die Haftungsbeschränkung nach dem Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969<sup>52</sup> über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und den dazugehörigen Protokollen vom 19. November 1976<sup>53</sup> und 27. November 1992<sup>54</sup>, sobald diese in Kraft getreten sind.<sup>55</sup>

<sup>2</sup> Ein die Beschränkung der Haftung ausschliessendes eigenes Verschulden des Schiffseigentümers, Reeders, Verfrachters oder Seefrachtführers ist von demjenigen zu beweisen, der sich darauf beruft.

#### Art. 50<sup>56</sup>

Verfahren

Eine Verordnung des Bundesrates bestimmt das Verfahren und die Fristen zur Durchführung der Bestimmungen über die Haftungsbeschränkung.

<sup>45</sup> SR **0.814.291**

<sup>46</sup> SR **0.814.291.1**

<sup>47</sup> SR **0.814.291.2**

<sup>48</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987 (AS **1989** 212; BBl **1986** II 717).  
Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 22. März 1996, in Kraft seit 1. Nov. 1997  
(AS **1997** 2184; BBl **1995** IV 241).

<sup>49</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967  
(AS **1966** 1453; BBl **1965** II 284).

<sup>50</sup> SR **0.747.331.53**

<sup>51</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989  
(AS **1989** 212; BBl **1986** II 717).

<sup>52</sup> SR **0.814.291**

<sup>53</sup> SR **0.814.291.1**

<sup>54</sup> SR **0.814.291.2**

<sup>55</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987 (AS **1989** 212; BBl **1986** II 717).  
Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 22. März 1996, in Kraft seit 1. Nov. 1997  
(AS **1997** 2184; BBl **1995** IV 241).

<sup>56</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967  
(AS **1966** 1453; BBl **1965** II 284).

## Zweiter Abschnitt: Der Kapitän

### Art. 51

Die Schiffsgewalt

<sup>1</sup> Der von Reeder bestellte Kapitän ist von Gesetzes wegen zur Ausübung der Befehlsgewalt über das Seeschiff befugt und verpflichtet.

<sup>2</sup> Der Kapitän hat sich an Bord des Seeschiffes zu befinden und während der ganzen Dauer der Reise die Befehlsgewalt selbst auszuüben, ausser wenn er in einem Hafen notwendiger- oder üblicherweise an Land geht.

<sup>3</sup> Muss der Kapitän das Seeschiff verlassen oder ist er an der Ausübung seiner Obliegenheiten verhindert, so ist das ranghöchste und rangälteste Mitglied der Deckbesatzung von Gesetzes wegen befugt und verpflichtet, die Befehlsgewalt über das Seeschiff auszuüben.

<sup>4</sup> Wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord eines Seeschiffes ausübt, hat von Gesetzes wegen die Pflichten und die zivil- und strafrechtliche Verantwortung des Kapitäns.

### Art. 52

Nautische Führung des Seeschiffes

<sup>1</sup> Der Kapitän ist allein für die Führung des Seeschiffes verantwortlich.

<sup>2</sup> Der Kapitän führt das Seeschiff in Anwendung der anerkannten Regeln der Nautik und unter Befolgung der internationalen Übereinkommen und der für die Seeschifffahrt allgemein geltenden Gebräuche sowie der Vorschriften der Staaten, in deren Territorialgewässer sich das Seeschiff befindet.

<sup>3</sup> Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass sich das Schiff in seetüchtigem Zustand befindet und für die ganze Dauer der Reise gehörig ausgerüstet, bemannt und verproviantiert ist.

### Art. 53

Sorge für sichere Überfahrt

<sup>1</sup> Der Kapitän hat nach den bestehenden Gebräuchen alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen des Schiffseigentümers, des Reeders, der Schiffsbesatzung, der Passagiere und der Ladungsbeteiligten zu schützen und zu wahren. Der Kapitän sorgt für gehörige Stauung nach Seemannsbrauch.

<sup>2</sup> In Notfällen hat der Kapitän alle zum Schutz des Lebens, des Seeschiffes und der Ladung unmittelbar erforderlichen Massnahmen zu treffen; bevor er eine aussergewöhnliche Massnahme trifft, hat er jedoch, sofern die Umstände es erlauben, das Einverständnis des Reeders einzuholen.

**Art. 54**

Ordnung an Bord und Anheuerung der Schiffsmannschaft

<sup>1</sup> Alle an Bord befindlichen Personen unterstehen der Befehlsgewalt des Kapitäns, deren Inhalt und Umfang den im Seerecht allgemein anerkannten Regeln und Gebräuchen entspricht. Der Kapitän ist für die Ordnung an Bord verantwortlich und übt die Disziplinargewalt aus.

<sup>2</sup> Dem Kapitän obliegt die Anheuerung der Schiffbesatzung, soweit der Reeder sich diese nicht selbst vorbehält. Verringert sich jedoch das Deck oder Maschinenpersonal so, dass sein Bestand unter die übliche Zahl sinkt, so ist der Kapitän verpflichtet, die notwendigen Ersatzleute sobald als möglich anzuheuern.

**Art. 55**

Die Vertretungsmacht

<sup>1</sup> Der Kapitän ist der gesetzliche Vertreter des Reeders. Eine Beschränkung der Vertretungsmacht ist gegenüber gutgläubigen Dritten unwirksam. Zur Veräusserung oder Belastung des Seeschiffes ist der Kapitän jedoch nicht ermächtigt.

<sup>2</sup> In der Ausübung seiner kommerziellen Obliegenheiten hat sich der Kapitän an die Weisungen des Reeders zu halten. Er hat den Reeder nach den bestehenden Gebräuchen über alle Belange des Seeschiffes und der Ladung auf dem Laufenden zu halten.

<sup>3</sup> Rechtsstreitigkeiten, die das Seeschiff betreffen, hat der Kapitän dem Reeder unverzüglich zu melden. Solange sich der Reeder nicht durch einen andern bevollmächtigten Vertreter am Rechtsstreit beteiligt, vertritt der Kapitän den Reeder als Kläger oder Beklagten vor Gericht.

**Art. 56**

Zivilrechtliche Aufgaben<sup>57</sup>

<sup>1</sup> Der Kapitän beurkundet an Bord des Seeschiffes erfolgte Geburten und Todesfälle durch Eintragung im Schiffstagebuch und übergibt einen Auszug aus dem Schiffstagebuch dem nächsten schweizerischen Konsulat. Dieses übermittelt den Auszug an das Schweizerische Seeschiffahrtsamt zuhanden des Eidgenössischen Amtes für das Zivilstandswesen.<sup>58</sup>

<sup>2</sup> An Bord eines schweizerischen Seeschiffes erfolgte Geburten und Todesfälle von Schweizerbürgern sind im Geburts- und Todesregister des Heimatortes, und von Ausländern, für welche eine zivilstandsamtliche Beurkundung im Ausland nicht erfolgt ist, im Geburts- und Todesregister des Kantons Basel-Stadt einzutragen.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>58</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>59</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>3</sup> Stirbt eine Person an Bord eines schweizerischen Seeschiffes, so hat der Kapitän die vorhandenen Nachlassgegenstände auf Grund eines von ihm und einem weiteren Mitglied der Schiffsbesatzung zu errichtenden Inventars sowie allfällige letztwillige Verfügungen in Verwahrung zu nehmen und dem nächsten schweizerischen Konsulat zu übergeben.

### Art. 57

Strafrechtliche  
Befugnisse

<sup>1</sup> Ist an Bord eine strafbare Handlung begangen worden, so hat der Kapitän die Befugnisse der Polizei im Rahmen der Strafverfolgung und führt die Ermittlungen bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde.<sup>60</sup>

<sup>2</sup> Zu diesem Zweck nimmt er diejenigen Ermittlungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen, stellt er Spuren und Beweismittel sicher, ermittelt und befragt geschädigte und tatverdächtige Personen und nimmt tatverdächtige Personen nötigenfalls fest. Artikel 306 der Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007<sup>61</sup> ist sinngemäss anwendbar.<sup>62</sup>

<sup>3</sup> Der Kapitän verfasst einen Bericht über seine Untersuchungshandlungen und das Ergebnis seiner Ermittlungen. Er hält diesen Bericht, die Zeugeneinvernahmeprotokolle und sonstigen Beweisstücke zur Verfügung der zuständigen Behörde und bringt diese Tatsachen und Unterlagen der Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt sowie dem nächsten schweizerischen Konsulat zur Kenntnis.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann besondere Verfahrensvorschriften erlassen.

### Art. 58

Schiffspapiere

<sup>1</sup> Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass sich die zum Ausweis für das Seeschiff, die Schiffsbesatzung und Passagiere und die Ladung erforderlichen Papiere an Bord befinden. Er sorgt insbesondere für die Führung des Schiffs- und des Maschinentagebuches.

<sup>2</sup> Im Schiffstagebuch sind der Reihenfolge nach und unter genauer Angabe des Zeitpunktes ihres Eintrittes und der Eintragung alle nautischen, meteorologischen und sonstigen erheblichen Begebenheiten der Reise einzutragen. Die Eintragungen sind, soweit die Umstände es zulassen, täglich vorzunehmen. Die Richtigkeit der Eintragungen wird von dem mit der Führung des Schiffstagebuches beauftragten Schiffsoffizier unterschriftlich bescheinigt; der Kapitän hat die Eintragungen zu prüfen und seinerseits zu unterzeichnen.

<sup>60</sup> Fassung gemäss Anhang I Ziff. II 24 der Strafprozessordnung vom 5. Okt. 2007, in Kraft seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 1881; BBl 2006 1085).

<sup>61</sup> SR 312.0

<sup>62</sup> Fassung gemäss Anhang I Ziff. II 24 der Strafprozessordnung vom 5. Okt. 2007, in Kraft seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 1881; BBl 2006 1085).

<sup>3</sup> Wer ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht, kann durch Vermittlung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes gegen Bezahlung der Kosten einen Auszug aus dem Schiffstagebuch sowie Abschriften der Protokolle, Berichte und sonstigen vom Kapitän oder dessen Schiffsbesatzung ausgefertigten Urkunden verlangen.

#### **Art. 59**

Verkehr mit  
Konsulaten

<sup>1</sup> Befindet sich im Hafen, den das Seeschiff anläuft oder in dem es seine Reise beendet, ein schweizerisches Konsulat, so hat der Kapitän dem Konsul die erfolgte Ankunft des Seeschiffes zu melden und ihn rechtzeitig von dessen Abfahrt zu verständigen.

<sup>2</sup> Bis zur Ausfahrt des Seeschiffes hat der Kapitän die Schiffspapiere zur Verfügung des Konsulates zu halten.

<sup>3</sup> Das Konsulat ist auf Begehren des Kapitäns oder der betroffenen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisation befugt, im Namen der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der zuständigen Behörde die Rechtshilfe eines ausländischen Staates zu verlangen.<sup>63</sup>

### **Vierter Titel: Die Schiffsbesatzung**

#### **Erster Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 60**

Zusammen-  
setzung

<sup>1</sup> Mitglieder der Schiffsbesatzung sind der Kapitän und die Seeleute, die einen Dienst an Bord versehen und in der Musterrolle eingetragen sind.<sup>64</sup>

<sup>2</sup> Schiffsoffiziere sind diejenigen Seeleute, welche einen entsprechenden Fähigkeitsausweis besitzen und in dieser Eigenschaft angeheuert worden sind.

<sup>3</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann, wenn es zur Wahrung schweizerischer Interessen notwendig ist, jederzeit und ohne Grundangabe die Entlassung eines Mitglieds der Schiffsbesatzung verfügen. Der Bund hat den Schaden zu ersetzen, der aus einer solchen Verfügung dem entlassenen Mitglied der Schiffsbesatzung und dem Reeder erwächst, es sei denn, dass den Reeder oder den Seemann ein Verschulden an der Entlassung trifft.

<sup>63</sup> Fassung gemäss Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

<sup>64</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

**Art. 61**

Staatsangehörigkeit und berufliche Ausbildungen

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen über die Mindestzahl von Kapitänen und Seeleuten schweizerischer Staatsangehörigkeit an Bord schweizerischer Seeschiffe.<sup>65</sup>

<sup>2</sup> Der Bund kann die berufliche Ausbildung schweizerischer Kapitäne und Seeleute unterstützen. Der Bundesrat bestimmt die Unterstützungsmassnahmen.<sup>66</sup>

**Art. 62**

Berufliche Voraussetzungen

<sup>1</sup> Als Mitglieder der Schiffsbesatzung eines schweizerischen Seeschiffes können unter Vorbehalt von Artikel 61 Absatz 1 alle Personen angeheuert werden, die einen gültigen Reisepass oder einen gleichwertigen Identitätsausweis besitzen und sich über ihre Befähigung zum vorgesehenen Dienst ausweisen.

<sup>2</sup> Als Schiffsoffiziere für den Deck-, Maschinen- oder Funkdienst eines schweizerischen Seeschiffes können nur Seeleute angeheuert werden, die einen vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt oder von der zuständigen Behörde eines andern seefahrenden Staates ausgestellten Fähigkeitsausweis für den vorgesehenen Dienst besitzen.

<sup>3</sup> Als Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes kann nur bestellt werden, wer ein vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ausgestelltes oder anerkanntes Kapitänspatent besitzt.

**Art. 63<sup>67</sup>**

Arbeits- und Sozialversicherungsrecht

<sup>1</sup> An Bord schweizerischer Seeschiffe gilt für Mitglieder der Besatzung das schweizerische Arbeits- und Sozialversicherungsrecht, soweit keine Ausnahmen oder Abweichungen im Gesetz oder internationalen Übereinkommen vorgesehen oder vom Bundesrat bestimmt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt unter Berücksichtigung der internationalen Übereinkommen und der in der Seeschifffahrt geltenden Gebräuche sowie nach Anhörung der beteiligten Kreise die Bestimmungen über:

- a. Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen;
- b. Beschäftigungsbedingungen;
- c. Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschliesslich Bedienung;

<sup>65</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>66</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 17 des BG vom 5. Okt. 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen, in Kraft seit 1. April 1991 (AS 1991 857; BBl 1987 I 369).

<sup>67</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).



- d. Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit;
- e. Erfüllung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens vom 23. Februar 2006<sup>68, 69</sup>

#### Art. 64

Musterrolle

1 Der Kapitän führt die Musterrolle in der vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt vorgeschriebenen Form.

2 Jeder für den Dienst an Bord eines schweizerischen Seeschiffes angeheuerte Seemann ist vor der ersten Ausfahrt des Schiffes nach der Anheuerung in der Musterrolle einzutragen. Die Eintragung hat über die Personalien des Seemannes, seine Stellung an Bord und die der Anheuerung zugrunde liegenden Bedingungen und Ausweise Aufschluss zu geben.

3 Verlässt der Seemann den Dienst an Bord, so hat ihn der Kapitän in der Musterrolle unter Angabe der Umstände des Ausscheidens zu streichen.

4 Wer sich an Bord befindet ohne einen Dienst zu versehen, ist, sofern er nicht auf der Passagierliste aufgenommen ist, vom Kapitän in der Musterrolle zu vermerken.

#### Art. 65

Anmusterung  
und  
Abmusterung

1 Die Anmusterung eines Seemannes erfolgt unter Ausschluss von Stellenvermittlern in Gegenwart eines schweizerischen Konsuls und womöglich an Bord des Seeschiffes.

2 Der Kapitän oder ein anderer bevollmächtigter Vertreter des Reeders und der angeheuerte Seemann unterzeichnen in der Musterrolle die betreffende Eintragung.

3 Nach erfolgter Unterzeichnung durch die Parteien erklärt der Konsul durch Beisetzung eines Sichtvermerks in der Musterrolle die Anmusterung für gültig. Befindet sich im Anmusterungshafen kein erreichbares schweizerisches Konsulat, so ist die Eintragung in der Musterrolle dem nächsten Konsulat zur Genehmigung zu unterbreiten.

4 Die Abmusterung erfolgt in der gleichen Form wie die Anmusterung. Hat der Konsul Verdacht, dass der Seemann in unzulässiger Weise aus der Musterrolle gestrichen worden ist, so erstattet er dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt Bericht.

<sup>68</sup> SR 0.822.81

<sup>69</sup> Fassung gemäss Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

**Art. 66<sup>70</sup>**

Seemannsbuch

<sup>1</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt händigt jedem schweizerischen Mitglied der Besatzung eines schweizerischen Seeschiffes ein auf seinen Namen lautendes Seemannsbuch aus. Das Seemannsbuch kann auch einem schweizerischen Mitglied der Besatzung eines ausländischen Schiffes ausgehändigt werden. Ein Seemannsbuch oder ähnlicher Ausweis kann auch an Schweizer Bürger abgegeben werden, die solche Dokumente für die Ausübung weiterer Tätigkeiten zur See nachweislich benötigen.

<sup>2</sup> Der Kapitän trägt Art und Dauer der an Bord seines Seeschiffes geleisteten Arbeit bei der Abmusterung in das Seemannsbuch ein.

**Art. 67**

Dienst an Bord

<sup>1</sup> Der Dienst an Bord eines schweizerischen Seeschiffes hat an sich keinen Wechsel des Wohnsitzes zur Folge.

<sup>2</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann ein Bordreglement für den Dienst an Bord schweizerischer Seeschiffe erlassen, in dem die Art der ärztlichen Untersuchung, der Körperpflege und üblichen Fürsorge an Bord und die Durchführung der Disziplinar massnahmen geregelt werden. Das Bordreglement bedarf der Genehmigung des Bundesrates.

<sup>3</sup> Jedem Mitglied der Besatzung eines schweizerischen Seeschiffes wird anlässlich der Anheuerung die Schweizerische Seemannsordnung ausgehändigt. Die Schweizerische Seemannsordnung wird vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zusammengestellt und enthält die hauptsächlichlichen für die Seeleute geltenden Bestimmungen.

**Zweiter Abschnitt: Der Heuervertrag****Art. 68**Anwendung  
schweizerischen  
Rechts

<sup>1</sup> Die Bestimmungen über den Heuervertrag finden auf alle an Bord schweizerischer Seeschiffe dienenden Seeleute Anwendung, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit.

<sup>2</sup> Für den Heuervertrag der Seeleute schweizerischer Seeschiffe kommt das Obligationenrecht<sup>71</sup> zur Anwendung, soweit nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes etwas anderes enthalten. Keine Anwendung finden jedoch Artikel 333a des Obligationenrechts über die Konsultation der Arbeitnehmervertretung bei Übergang des Arbeits-

<sup>70</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>71</sup> SR 220

verhältnisses, die Artikel 335d–335g über die Massenentlassung sowie Artikel 336 Absatz 3.<sup>72</sup>

### Art. 69

Abschluss des  
Heuervertrages

<sup>1</sup> Der Heuervertrag kann auf eine bestimmte Zeit, für eine oder mehrere Reisen oder auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden. Dauert ein auf bestimmte Zeit oder für mehrere Reisen abgeschlossener Heuervertrag länger als ein Jahr, so gilt der Vertrag als auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

<sup>2</sup> Der Heuervertrag bedarf zu seiner Gültigkeit der schriftlichen Form. Jede Partei hat Anspruch auf eine Ausfertigung des Vertrages. Die für den Seemann bestimmte Ausfertigung ist ihm spätestens bei der Anmusterung auszuhändigen.

<sup>3</sup> Die Wirkungen eines Heuervertrages beginnen spätestens mit der Einschiffung des Seemanns.

### Art. 70

Inhalt des  
Heuervertrages

Der Heuervertrag soll die Rechte und Pflichten beider Parteien klar und deutlich umschreiben; insbesondere sind darin festzuhalten:

- a. Namen und Vornamen, Geburtsdatum, Geburtsort und Staatsangehörigkeit des Seemannes und bei Schweizerbürgern der Heimatort;
- b. Ort und Tag der Anheuerung und des Dienstantritts;
- c. die Bezeichnung des oder der Seeschiffe, auf denen der Seemann Dienst zu leisten hat;
- d. die Reise oder die Reisen, welche durchgeführt werden sollen, sofern sie im Zeitpunkt der Anheuerung bereits bestimmt werden können;
- e. der Dienst, für welchen der Seemann angeheuert wird;
- f. ein Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit, die Ferien und die Versicherung gegen Krankheit und Berufsunfälle;
- g. der Betrag der Heuer und die Währung, in welcher die Heuer zu bezahlen ist;
- h. die für die anrechenbare Überzeit zu leistende Entschädigung;
- i. die Beendigung des Vertrages, insbesondere die Kündigungsfristen;

<sup>72</sup> Zweiter Satz eingefügt durch Ziff. II des BG vom 17. Dez. 1993, in Kraft seit 1. Mai 1994 (AS 1994 804; BB1 1993 I 805).

- j.<sup>73</sup> Name und Anschrift des Reeders;  
 k.<sup>74</sup> der Heimschaffungsanspruch der Seeleute;  
 l.<sup>75</sup> gegebenenfalls die Verweisung auf den Gesamtarbeitsvertrag.

### Art. 71

Pflichten der  
Schiffsbesatzung

<sup>1</sup> Jedes Mitglied der Schiffsbesatzung hat die übernommene Arbeit mit Sorgfalt auszuführen. Es ist für den Schaden verantwortlich, den es absichtlich oder fahrlässig verursacht.

<sup>2</sup> Der Seemann schuldet dem Kapitän und den übrigen Vorgesetzten Achtung und Gehorsam. Er hat die erhaltenen Befehle zu befolgen und sich an die anerkannten Gebräuche zu halten.

<sup>3</sup> Bei Seegefahr hat der Seemann jede Hilfe zu leisten, um die er zur Rettung von Personen, des Seeschiffs oder der Ladung angehalten wird.

### Art. 72

Ausser-  
gewöhnliche  
Arbeiten

<sup>1</sup> Der Kapitän kann den Seemann zur Verrichtung einer andern als der im Heuervertrag vorgesehenen Arbeit verhalten, wenn besondere Umstände im Interesse einer ungestörten Seefahrt es erheischen. Die Heuer darf in diesem Falle nicht herabgesetzt werden.

<sup>2</sup> Wird der Seemann zu Diensten verwendet, welche höhere Anforderungen stellen als diejenigen, für welche er angeheuert wurde, so hat er für die Zeit, während der er diese Dienste verrichtet, Anspruch auf eine entsprechende Erhöhung der Heuer.

<sup>3</sup> Schiffsoffiziere dürfen zu keiner Arbeit verhalten werden, die nach den anerkannten Gebräuchen mit ihrer Stellung unvereinbar ist.

### Art. 73

Entschädigung  
und Heuer

<sup>1</sup> Der Seemann hat Anspruch auf die vereinbarte Heuer und gegebenenfalls auf Überzeitentuschädigung sowie auf Verpflegung und Unterkunft an Bord.

<sup>2</sup> Der Seemann hat für jede Stunde geleisteter Überzeitarbeit Anspruch auf eine Entschädigung, die um einen Viertel höher ist als sein auf der Basis der vereinbarten Heuer errechneter Stundenlohn.<sup>76</sup>

<sup>73</sup> Eingefügt durch Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

<sup>74</sup> Eingefügt durch Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

<sup>75</sup> Eingefügt durch Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

<sup>76</sup> Fassung gemäss Ziff. 1 des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>3</sup> Der Bundesrat bestimmt durch Verordnung, in welchen Fällen eine feste und einmalige Entschädigung für Überzeitarbeit in einem Heuervertrag vereinbart werden darf.<sup>77</sup>

#### Art. 74

Fälligkeit und  
Ruhens des  
Heueranspruchs

<sup>1</sup> Der Heueranspruch beginnt spätestens mit dem Tag der Anmusterung.

<sup>2</sup> Die Heuer ist am Ende jedes Monats, spätestens am Tag der Abmusterung unter Abzug allfälliger Vorschüsse auszubezahlen.

<sup>3</sup> Für die Zeit, während der der Seemann wegen Verbüssung einer Arreststrafe oder wegen selbstverschuldeter Arbeitsunfähigkeit an der Verrichtung seines Dienstes verhindert ist, besteht kein Heueranspruch.

<sup>4</sup> Ist der Seemann wegen Krankheit oder Unfalls arbeitsunfähig, so ruht der Heueranspruch für die Zeit, während der der Seemann eine Taggeldentschädigung bezieht.

#### Art. 75

Verteilung aus-  
serordentlicher  
Vergütungen

<sup>1</sup> Sinkt der Bestand der Schiffsbesatzung während einer Reise aus irgendwelchen Gründen unter die vorgeschriebene oder übliche Zahl, so haben jene Seeleute, die deswegen zusätzliche Arbeit verrichten müssen, Anspruch auf Verteilung der durch den Ausfall ersparten Heuer im Verhältnis der von jedem geleisteten Mehrarbeit, soweit diese nicht durch Überzeitenschädigung abgegolten wird.<sup>78</sup>

<sup>2</sup> Die Vergütungen für Hilfeleistung und Bergung fallen, nach Abzug der entstandenen Betriebsmehrkosten und Schäden, je zur Hälfte dem Reeder und der Schiffsbesatzung zu. Der auf die Schiffsbesatzung entfallende Anteil wird in der Regel im Verhältnis der Heueransprüche verteilt, wobei jedoch den besonderen Verdiensten der einzelnen Mitglieder der Schiffsbesatzung Rechnung zu tragen ist.

#### Art. 76

Auszahlungen  
an die Seeleute

<sup>1</sup> Der Kapitän führt das Lohnbuch, in welchem unter Angabe der Währung und des Wechselkurses jede dem Seemann ausgerichtete Zahlung einzutragen ist.

<sup>2</sup> Der Seemann bestätigt den Empfang jeder Zahlung durch Unterzeichnung des betreffenden Eintrags im Lohnbuch. Gleichzeitig ist dem Seemann eine Abrechnung auszuhändigen.

<sup>77</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>78</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>3</sup> In Schank- und Gastwirtschaften dürfen keine Zahlungen an Seeleute ausgerichtet werden.

#### Art. 76a<sup>79</sup>

Übergang des  
Arbeitsverhältnisses

<sup>1</sup> Überträgt der Arbeitgeber den Betrieb auf einen Dritten und verabredet er mit diesem die Übernahme des Arbeitsverhältnisses, so geht dieses mit allen Rechten und Pflichten auf den Erwerber mit dem Tage der Betriebsnachfolge über, sofern der Arbeitnehmer den Übergang nicht ablehnt.

<sup>2</sup> Bei Ablehnung des Übergangs wird das Arbeitsverhältnis auf den Ablauf der gesetzlichen Kündigungsfrist aufgelöst; der Erwerber des Betriebes und der Arbeitnehmer sind bis dahin zur Erfüllung des Vertrages verpflichtet.

<sup>3</sup> Der bisherige Arbeitgeber und der Erwerber des Betriebes haften solidarisch für die Forderungen des Arbeitnehmers, die vor dem Übergang fällig geworden sind und die nachher bis zum Zeitpunkt fällig werden, auf den das Arbeitsverhältnis ordentlicherweise beendet werden könnte oder, bei Ablehnung des Übergangs, durch den Arbeitnehmer beendet wird.

<sup>4</sup> Im übrigen ist der Arbeitgeber nicht berechtigt, die Rechte aus dem Arbeitsverhältnis auf einen Dritten zu übertragen, sofern nichts anderes verabredet ist oder sich aus den Umständen ergibt.

#### Art. 77

Beendigung des  
Heuervertrages

<sup>1</sup> Läuft ein auf bestimmte Zeit abgeschlossener Heuervertrag während einer Reise ab, so verlängert sich der Vertrag bis zur Ankunft des Seeschiffes im nächsten Hafen.

<sup>2</sup> Ein auf unbestimmte Zeit abgeschlossener Heuervertrag kann von beiden Parteien jederzeit auf 7 Tage schriftlich gekündigt werden; läuft die Kündigungsfrist während einer Reise ab, so verlängert sich der Vertrag bis zur Ankunft des Seeschiffes im nächsten Hafen. Im Heuervertrag können längere Kündigungsfristen vereinbart werden. Die Kündigungsfristen müssen für beide Parteien gleich sein.<sup>80</sup>

<sup>3</sup> Jede Partei kann den Heuervertrag jederzeit aus wichtigen Gründen sofort auflösen. Als wichtige Gründe gelten, ausser den allgemeinen wichtigen Gründen des Dienstvertragsrechtes, vornehmlich die Verletzung der gesundheits- und arbeitsrechtlichen Vorschriften durch den Reeder oder Kapitän, der Missbrauch der Befehls- oder Disziplinar-gewalt, auf See begangene Verbrechen, Vergehen und Übertretungen,

<sup>79</sup> Eingefügt durch Ziff. II des BG vom 17. Dez. 1993, in Kraft seit 1. Mai 1994 (AS 1994 804; BBl 1993 I 805).

<sup>80</sup> Fassung gemäss Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeits-übereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

schwere Verstösse gegen die Disziplin sowie der Umstand, dass der Seemann wegen Krankheit oder Unfalls an Land gesetzt werden muss oder die für die Anheuerung vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

### Art. 78

Ausser-  
ordentliche  
Vertragsverlän-  
gerung

<sup>1</sup> Stellt in einem Abmusterungshafen das schweizerische Konsulat oder, wo ein solches fehlt, die zuständige lokale Behörde fest, dass es unmöglich ist, einen geeigneten Ersatzmann anzuheuern, so ist der ausscheidende Seemann verpflichtet, während höchstens weitem drei Monaten gegen Erhöhung der vertraglichen Heuer um einen Viertel im Dienst des Schiffes zu bleiben.

<sup>2</sup> Endigt ein Heuervertrag in einem Hafen, in dem wegen Verfügungen oder Massnahmen der lokalen Behörden der Seemann nicht an Land gesetzt werden kann, so ist der Heuervertrag von Gesetzes wegen zu den bisherigen Bedingungen verlängert bis zur Ankunft im nächsten Hafen, in dem der Seemann abgemustert werden kann, höchstens aber für eine Dauer von zwei Monaten.

<sup>3</sup> Kann der Seemann bis nach Ablauf dieser Frist nicht an Land gesetzt werden, so nimmt sich das Schweizerische Seeschiffahrtsamt des Falles an.

### Art. 79

Zahlungen an  
Hinterbliebene

<sup>1</sup> Wird ein schweizerisches Seeschiff als verloren im Register gestrichen, so gelten die Heuerverträge der Seeleute nach Ablauf eines Monats seit der letzten Nachricht vom Seeschiff als dahingefallen. Der Reeder hat die bis dahin geschuldete Heuer nach erfolgter Streichung des Seeschiffes dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zu bezahlen.

<sup>2</sup> Ist ein Mitglied der Schiffsbesatzung gestorben, verschollen erklärt oder unter Umständen verschwunden, die seinen Tod als sicher erscheinen lassen, so hat der Reeder die ausstehende Heuer dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zu bezahlen.

<sup>3</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hält die eingegangenen Beträge zur Verfügung der Anspruchsberechtigten.

### Art. 80

Dienstzeugnisse

<sup>1</sup> Jedes Mitglied der Schiffsbesatzung kann verlangen, dass ihm der Kapitän ein Zeugnis ausstelle, das sich ausschliesslich über die Art und Dauer des an Bord geleisteten Dienstes ausspricht.

<sup>2</sup> Für Schweizerbürger wird diese Bescheinigung bei der Abmusterung im Seemannsbuch eingetragen.

<sup>3</sup> Im Übrigen ist dem Seemann auf besonderes Verlangen ein Zeugnis über seine Leistungen und sein Verhalten auszustellen.

**Art. 81<sup>81</sup>****Dritter Abschnitt: Soziale Sicherheit****Art. 82**Heimschaffungs-  
anspruch

<sup>1</sup> Der Seemann, der an Land gesetzt wird, hat Anspruch auf Heimbeförderung auf Kosten des Reeders nach dem Ort, wo er angeheuert wurde, es sei denn, dass er selber den Heuervertrag aus unberechtigten Gründen gekündigt hat oder dass der Vertrag wegen eines von ihm zu verantwortenden wichtigen Grundes aufgelöst wurde.<sup>82</sup>

<sup>2</sup> Die vom Reeder zu tragenden Kosten umfassen alle notwendigen Auslagen für Beförderung, Unterkunft und Verpflegung des Seemannes während der Reise sowie für seinen Unterhalt bis zu der für die Abreise festgesetzten Zeit. Versäumt der Seemann die erste ihm angewiesene Reisegelegenheit, so hat er die daraus erwachsenden Mehrkosten selber zu tragen.

<sup>3</sup> Verweigert der Reeder die Heimbeförderung, obgleich der Seemann dazu berechtigt erscheint, so ist der nächste schweizerische Konsul dafür besorgt. Der Bund kann gegen den Reeder, und wenn sich der Anspruch auf Heimbeförderung als unbegründet erweist, gegen den Seemann Rückgriff nehmen.

**Art. 83**Durchführung  
der Heimbeför-  
derung

<sup>1</sup> Ein entstandener Anspruch auf Heimbeförderung kann durch Vereinbarung der Parteien mit einer den Kosten der Heimbeförderung entsprechenden Entschädigung abgegolten werden.

<sup>2</sup> Der Reeder kann seine Pflicht zur Heimbeförderung des Seemannes auch dadurch erfüllen, dass er ihm eine angemessene Stellung auf einem andern Seeschiff verschafft, das nach dem für die Heimbeförderung massgebenden Bestimmungshafen, oder, wenn der Seemann in das Inland zurückkehren muss, nach dem Hafen fährt, von dem aus er nach den Anordnungen des Reeders die Rückreise zu Lande anzutreten hat.

**Art. 84**Kranken- und  
Unfallversiche-  
rung

<sup>1</sup> Der Betrieb der Seeschiffahrt ist unter Vorbehalt derjenigen Betriebsteile, die sich in der Schweiz befinden, von der staatlichen obligatorischen Unfallversicherung ausgeschlossen.

<sup>81</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. III 4 des Auslandschweizergesetzes vom 26. Sept. 2014, mit Wirkung seit 1. Nov. 2015 (AS **2015** 3857; BBl **2014** 1915 2617).

<sup>82</sup> Fassung gemäss Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS **2013** 2507; BBl **2009** 8979).



<sup>2</sup> Der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes hat die Schiffsbesatzung gegen Krankheit und Berufsunfälle zu versichern.

<sup>3</sup> Der Bundesrat setzt nach Einladung der beteiligten Kreise zur Meinungsäusserung die Mindestleistungen und Bestimmungen fest, die der Versicherungsvertrag zu enthalten hat, um der Versicherungspflicht des Reeders zu genügen.

### Art. 85

Haftpflicht und  
Versicherung

<sup>1</sup> Besteht ein Versicherungsschutz nach Massgabe dieses Gesetzes, so ist der Reeder von seiner Haftung für leichtes Verschulden bei Krankheit und Berufsunfällen befreit.

<sup>2</sup> Fehlt der Versicherungsschutz nach Massgabe dieses Gesetzes, so haftet der Reeder, auch wenn ihn an der Verursachung des Schadens kein Verschulden trifft, dem Verunfallten oder Erkrankten oder seinen Hinterlassenen mindestens im Umfange der Versicherungsleistungen, die bei bestehendem Versicherungsschutz gewährt worden wären. Diese Ansprüche sind im gleichen Range wie die Heueransprüche privilegiert.

### Art. 86

Arbeitslosigkeit  
bei Schiffbruch

<sup>1</sup> Ist ein Seeschiff infolge Schiffbruches verloren gegangen, so haben die überlebenden Mitglieder der Schiffsbesatzung, unbeschadet ihres Anspruches auf Heimbeförderung, einen Anspruch auf Entschädigung für die eingetretene Arbeitslosigkeit.

<sup>2</sup> Die Entschädigung ist während der Dauer von höchstens zwei Monaten für jeden Tag tatsächlicher Arbeitslosigkeit in der Höhe der vereinbarten Heuer zu leisten.

<sup>3</sup> Die Entschädigung für Arbeitslosigkeit ist im gleichen Range wie die Heuerforderung privilegiert.

## Fünfter Titel: Die Verträge über Verwendung eines Seeschiffes Erster Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 87<sup>83</sup>

Anwendung  
des OR und  
Verjährung

<sup>1</sup> Soweit dieses Gesetz keine besonderen Bestimmungen enthält, findet auf die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes das Obligationenrecht<sup>84</sup> Anwendung.

<sup>83</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>84</sup> SR 220

<sup>2</sup> Alle Ansprüche aus einer Schiffsmiete, einem Chartervertrag und einem Seefrachtvertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres, und zwar im Falle der Schiffsmiete und des Chartervertrages seit der Beendigung des Vertrages und im Falle des Seefrachtvertrages vom Tage hinweg, an dem die Güter dem Empfänger ausgeliefert worden sind oder hätten ausgeliefert werden müssen.<sup>85</sup>

### Art. 88

Unmöglich-  
werden der  
Leistung  
a. Dauernde  
Unmöglichkeit

<sup>1</sup> Die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes fallen von Gesetzes wegen dahin, ohne dass eine Partei der andern schadenersatzpflichtig wird, wenn die vertragsgemässe Verwendung des Seeschiffes vor Antritt der Reise infolge von höherer Gewalt, Krieg, Naturereignis, Zufall oder nicht selbstverschuldeten behördlichen Massnahmen oder Eingriffen des In- oder Auslandes dauernd unmöglich geworden ist.

<sup>2</sup> Tritt eine solche Unmöglichkeit während einer Reise ein, so fällt der Vertrag spätestens bei Ankunft im nächsten erreichbaren oder von der Behörde bezeichneten Hafen dahin. Die Güter sind daselbst zu löschen und für Rechnung der Berechtigten zu hinterlegen. Die vertragliche Gegenleistung ist beim Miet- und Chartervertrag bis zum Tage des Dahinfallens des Vertrages, bei Seefrachtverträgen bis zur vollständigen Löschung der Güter geschuldet, und die Fracht ist entsprechend der zurückgelegten Entfernung zu bezahlen.

### Art. 89

b. Vorüber-  
gehende Unmög-  
lichkeit

<sup>1</sup> Tritt vor Beginn einer Reise eine vorübergehende Behinderung ein, so kann jede Partei nach vorausgegangener Inverzugsetzung und Ablauf einer angemessenen Frist vom Vertrag zurücktreten. Die bis zum Rücktritt entstandenen Kosten, einschliesslich der notwendigen Löschungs- und Stauungskosten, sind vom zurücktretenden Teil zu tragen. Wird jedoch der Vertrag infolge behördlicher Massnahmen hinfällig und verfügt die Behörde die Löschung der Güter, so gehen die damit verbundenen Kosten auch dann zu Lasten der Ladungseigentümer, wenn der Seefrachtführer vom Vertrage zurückgetreten ist.

<sup>2</sup> Tritt eine vorübergehende Behinderung während einer Reise ein, so kann der Vertrag nur in gegenseitigem Einverständnis aufgehoben werden, es sei denn, die Behinderung sei voraussichtlich von erheblicher Dauer oder die Löschung der Güter sei von einer Behörde verfügt worden. In diesem Falle kann jede Partei bei Ankunft im nächsten erreichbaren oder von der Behörde bezeichneten Hafen vom Vertrag zurücktreten. Die vertragliche Gegenleistung, Kosten und Fracht sind

<sup>85</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

geschuldet wie im Falle der dauernden Behinderung während einer Reise.

## Zweiter Abschnitt: Die Schiffsmiete

### Art. 90

Begriff  
und Form

<sup>1</sup> Durch den Mietvertrag über ein Seeschiff verpflichtet sich der Vermieter, dem Mieter ein unbemanntes, nicht ausgerüstetes Seeschiff zu Gebrauch und Betrieb zu überlassen, und der Mieter, dem Vermieter hierfür einen Mietzins zu leisten.<sup>86</sup>

<sup>2</sup> Die Schiffsmiete bedarf zu ihrer Gültigkeit der schriftlichen Form.

### Art. 91

Miete und  
Untermiete

<sup>1</sup> Miete und Untermiete eines schweizerischen Seeschiffes sind nur gültig, wenn der Mieter oder Untermieter schweizerischer Reeder im Sinne von Artikel 46 ist.

<sup>2</sup> Die Untermiete ist nur zulässig, wenn sie im Mietvertrag vorgesehen worden ist.

<sup>3</sup> Auf die Miete und Untermiete eines Seeschiffes finden die allgemeinen mietrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts<sup>87</sup> insoweit Anwendung, als sie mit den Besonderheiten der Seeschiffahrt vereinbar sind.<sup>88</sup>

### Art. 92

Rechte und  
Pflichten der  
Parteien

<sup>1</sup> Der Vermieter ist verpflichtet, das Seeschiff in seetüchtigem Zustand nebst Zugehör und Bestandteilen und den notwendigen Schiffspapieren zu übergeben.

<sup>2</sup> Der Mieter hat das Seeschiff, unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Abnutzung, in demselben Zustand und in demselben Hafen, in dem er es erhalten hat, zurückzugeben.

<sup>3</sup> Der Mietzins ist vom Tage hinweg, an dem das Seeschiff dem Mieter übergeben wird, bis zum Tage der Rückgabe an den Schiffseigentümer geschuldet.

<sup>4</sup> Eine auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Schiffsmiete kann jederzeit mit einer Kündigungsfrist von vier Monaten gekündigt werden.<sup>89</sup>

<sup>86</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>87</sup> SR 220

<sup>88</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>89</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>5</sup> Die Miete eines Seeschiffes kann nach Artikel 261b des Obligationenrechts<sup>90</sup> im Schiffsregister vorgemerkt werden.<sup>91</sup>

### Art. 93

Anmerkung  
der Miete

Solange eine Vermietung des Seeschiffes nicht ins Register der schweizerischen Seeschiffe angemerkt ist, gilt der Schiffseigentümer als Reeder, sofern dem Dritten das Bestehen der Schiffsmiete zur Zeit der Entstehung seines Anspruches nicht bekannt gewesen ist.

## Dritter Abschnitt: Der Chartervertrag

### Art. 94

Begriff

<sup>1</sup> Durch den Chartervertrag verpflichtet sich der Reeder als Verfrachter, den Rauminhalt eines bestimmten Seeschiffes ganz oder teilweise für eine bestimmte Zeit (Zeitcharter) oder für eine oder mehrere bestimmte Seereisen (Reisecharter) dem Befrachter zur Verfügung zu stellen, und der Befrachter zur Leistung einer Vergütung.

<sup>2</sup> Verfrachter und Befrachter können verlangen, dass über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Charterpartie) ausgestellt wird.

<sup>3</sup> Verfrachter und Befrachter können vereinbaren, dass der Chartervertrag ins Register der schweizerischen Seeschiffe wie eine Miete vorgemerkt wird. Diese Vormerkung bewirkt, dass im Falle der Veräusserung des Seeschiffes jeder neue Eigentümer dem Befrachter die Benützung des Seeschiffes nach Massgabe des Chartervertrages gestatten muss.<sup>92</sup>

### Art. 95

Haftung des  
Verfrachters

<sup>1</sup> Der Verfrachter hat das Seeschiff in seetüchtigem Zustand zu erhalten und dem vertraglichen Zweck entsprechend auszurüsten, zu bemannen und zu verproviantieren und mit den erforderlichen Schiffspapieren zu versehen.

<sup>2</sup> Der Verfrachter haftet dem Befrachter für den Schaden, der aus einem Mangel an Seetüchtigkeit des Seeschiffes entstanden ist, sofern er nicht nachweist, dass er vor und beim Antritt einer Seereise die gehörige Sorgfalt angewendet hat, um das Seeschiff in seetüchtigen

<sup>90</sup> SR 220

<sup>91</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>92</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

Zustand zu setzen, gehörig auszurüsten, zu bemannen und zu verproviantieren.<sup>93</sup>

<sup>3</sup> Hat sich der Verfrachter nach Massgabe des Chartervertrages zur Beförderung von Gütern über Meer verpflichtet, so finden in Bezug auf seine Rechte gegenüber dem Ablader und Empfänger und seine Haftung für die zur Beförderung übernommenen Güter die Bestimmungen über den Seefrachtvertrag Anwendung.<sup>94</sup>

### Art. 96

Verhältnis  
zwischen  
Reeder, Kapitän  
und Befrachter

<sup>1</sup> Der Kapitän bleibt hinsichtlich der Führung des Seeschiffes uneingeschränkt dem Reeder unterstellt.

<sup>2</sup> Dagegen kann der Chartervertrag dem Befrachter das Recht einräumen, dem Kapitän Weisungen für die Annahme, Beförderung und Auslieferung der Güter und für die Ausstellung von Konnossementen zu erteilen; handelt der Kapitän gestützt auf solche Weisungen, so verpflichtet er den Befrachter.<sup>95</sup>

<sup>3</sup> Hat der Kapitän in diesen Fällen Dritten gegenüber nicht ausdrücklich im Namen des Befrachters gehandelt, oder Konnossemente nicht ausdrücklich in dessen Namen ausgestellt, so haften der Reeder und der Befrachter solidarisch. Vorbehalten bleibt der Rückgriff des Reeders auf den Befrachter nach Massgabe des Chartervertrages.<sup>96</sup>

<sup>4</sup> Der Reeder haftet jedoch dem Befrachter gegenüber nicht für Handlungen des Kapitäns, die sich auf Weisungen des Befrachters stützen.

### Art. 97

Verteilung  
der Kosten

<sup>1</sup> Die Kosten für Betriebsstoffe und für den gewöhnlichen Umschlag der Ladung sowie die gewöhnlichen Schifffahrts- und Hafengebühren gehen beim Zeitchartervertrag zu Lasten des Befrachters.

<sup>2</sup> Benötigt der Reeder für die Erhaltung des Schiffes in seetüchtigem Zustand und für die Bemannung mehr als 24 aufeinander folgende Stunden, so hat ihm der Befrachter für die Überzeit keine Vergütung zu bezahlen.

<sup>3</sup> Die Entschädigung für Überzeitarbeit der Schiffsbesatzung geht beim Chartervertrag zu Lasten des Befrachters.

<sup>93</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>94</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>95</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>96</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

**Art. 98**Rücktritt  
vom Vertrag

<sup>1</sup> Der Zeitchartervertrag verpflichtet den Verfrachter nicht, eine Reise auszuführen, welche das Seeschiff und die Schiffsbesatzung einer bei Vertragsabschluss nicht vorgesehenen, erst nachträglich eingetretenen oder erkannten grösseren Gefahr aussetzen würde.

<sup>2</sup> Ist in diesem Falle die vertragsgemässe Verwendung des Seeschiffes unmöglich geworden, so kann der Befrachter jederzeit vom Verträge zurücktreten und die Vorauszahlung, soweit keine Gegenleistung erbracht worden ist, zurückverlangen.

**Art. 99**Beendigung  
des Vertrages

<sup>1</sup> Bei Beendigung des Zeitchartervertrages hat sich das Seeschiff wieder in demjenigen Hafen zu befinden, in dem die erste Reise angetreten worden ist.

<sup>2</sup> Wird die vereinbarte Dauer des Zeitchartervertrages durch die letzte Reise des Seeschiffes überschritten, so gilt der Vertrag bis zur erfolgten Rückkehr als verlängert, und eine zusätzliche Vergütung ist entsprechend der entstandenen Verzögerung geschuldet.

<sup>3</sup> Der Verfrachter kann den Antritt einer Reise verweigern, welche unter gewöhnlichen Umständen die vereinbarte Dauer des Zeitchartervertrages wesentlich überschreiten wird.

<sup>4</sup> Steht das Seeschiff nicht zur vertragsmässig bestimmten Zeit und am vereinbarten Ort dem Befrachter zur Verfügung, so kann dieser ohne besondere Mahnung und Inverzugsetzung sofort mittels schriftlicher Anzeige vom Chartervertrag zurücktreten und Schadenersatz geltend machen, sofern der Verfrachter nicht beweist, dass er den Verzug nicht zu vertreten hat.

**Art. 100**Pflichten des  
Befrachters

<sup>1</sup> Die volle Vergütung ist auch dann geschuldet, wenn der Befrachter den vereinbarten Raumgehalt des Seeschiffes nicht vollständig in Anspruch nimmt, es sei denn, dass der Verfrachter den unbenützten Raumgehalt anderweitig verwenden konnte.

<sup>2</sup> Der Verfrachter bestimmt den Reiseweg zwischen Lade- und Löschhafen.

<sup>3</sup> Das Laden und das Löschen der Güter obliegt dem Befrachter.

## Vierter Abschnitt: Der Seefrachtvertrag

### Art. 101<sup>97</sup>

I. Der Seefrachtvertrag im allgemeinen.  
Begriff

<sup>1</sup> Durch den Seefrachtvertrag verpflichtet sich der Seefrachtführer, die mit dem Ablader vereinbarte Beförderung von Gütern über Meer gegen Entrichtung der Fracht auszuführen.

<sup>2</sup> Bei der Anwendung und Auslegung der Bestimmungen dieses Abschnittes ist das Internationale Übereinkommen vom 25. August 1924<sup>98</sup> zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente samt seinen Protokollen<sup>99</sup> zu berücksichtigen.<sup>100</sup>

### Art. 102<sup>101</sup>

Sorgfalts-  
pflichten des  
Seefrachtführers

<sup>1</sup> Der Seefrachtführer ist verpflichtet, vor und beim Antritt der Seereise gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen, gehörig zu bemannen, auszurüsten und zu verproviantieren, und die Lade-, Kühl- und Gefrierräume sowie alle andern Teile des Seeschiffes, in denen Güter verladen werden, für deren sichere Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

<sup>2</sup> Der Seefrachtführer hat die Güter sachgemäss und sorgfältig einzuladen, zu stauen, zu befördern, zu verwahren, zu behandeln und zu löschen, soweit diese Verrichtungen nicht vom Ablader oder Empfänger zu besorgen sind.

### Art. 103<sup>102</sup>

Haftung des Seefrachtführers

<sup>1</sup> Der Seefrachtführer haftet in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung für Verlust, gänzlichen oder teilweisen Untergang oder Beschädigung der Güter sowie eine Verspätung in der Auslieferung, sofern er nicht nachweist, dass der Schaden auf eine Ursache zurückzuführen ist, wofür weder den Seefrachtführer, noch den Kapitän, die Schiffsbesatzung oder weitere Personen im Dienste des Seeschiffes oder Personen, derer sich der Seefrachtführer bei der Durchführung der Beförderung bedient, ein Verschulden trifft.

<sup>2</sup> Ist der Schaden auf einen Mangel an Seetüchtigkeit des Seeschiffes zurückzuführen, so entfällt die Haftung des Seefrachtführers nur,

<sup>97</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>98</sup> SR 0.747.354.11

<sup>99</sup> SR 0.747.354.111, SR 0.747.354.112

<sup>100</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>101</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>102</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

wenn er nachweist, dass er die in Artikel 102 Absatz 1 vorgeschriebene gehörige Sorgfalt angewendet hat.

<sup>3</sup> Werden Ansprüche wegen Verlust, Untergang oder Beschädigung der Güter oder Verspätung gegen den Kapitän, die Schiffsbesatzung oder weitere Personen im Dienste des Seeschiffes oder derer sich der Seefrachtführer bei der Durchführung der Beförderung bedient, geltend gemacht, so können sich diese, aus welchem Rechtsgrund sie auch in Anspruch genommen werden, auf dieselben Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen wie der Seefrachtführer. Vorbehalten bleibt Artikel 105a.<sup>103</sup>

#### Art. 104<sup>104</sup>

Haftungsbefreiung des See-  
frachtführers

<sup>1</sup> Ist der Verlust, der Untergang oder die Beschädigung der Güter oder die Verspätung durch Handlungen, Nachlässigkeiten oder Unterlassungen des Kapitäns, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Seeschiffes bei dessen nautischer Führung oder technischer Bedienung oder durch Feuer entstanden, so ist der Seefrachtführer von seiner Haftung befreit, sofern ihn kein eigenes Verschulden trifft. Massnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden, gehören nicht zur technischen Bedienung des Seeschiffes.

<sup>2</sup> Der Seefrachtführer haftet nicht für Verlust, Untergang oder Beschädigung der Güter oder Verspätung, wenn er nachweist, dass diese Folgen auf eine der nachfolgenden Ursachen zurückzuführen sind:

- a. höhere Gewalt, Zufall, Gefahren oder Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer;
- b. kriegerische Ereignisse, Aufruhr und Unruhen;
- c. behördliche Massnahmen, wie gerichtliche Beschlagnahme, Quarantäne oder andere Einschränkungen;
- d. Streik, Aussperrung oder sonstige Arbeitsbehinderungen;
- e. Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See oder sonst gerechtfertigte Abweichung vom Reiseweg, wobei darin keine Verletzung des Seefrachtvertrages zu erblicken ist;
- f. Handlungen oder Unterlassungen des Abladers, Empfängers oder Eigentümers der Güter, ihrer Agenten oder Vertreter;
- g. Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder sonstiger Schaden infolge verborgener Mängel der Güter; besondere Natur oder eigentümliche natürliche Art oder Beschaffenheit der Güter;

<sup>103</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>104</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).



- h. Unzulänglichkeit der Verpackung oder Unzulänglichkeit oder Ungenauigkeit der Merkzeichen;
- i. verborgene, bei Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht zu entdeckende Mängel des Seeschiffes.

Die Haftungsbefreiung tritt nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden vom Seefrachtführer oder seinen Hilfspersonen verschuldet worden ist.

#### Art. 105<sup>105</sup>

Umfang und  
Beschränkung  
der Haftung

<sup>1</sup> Haftet der Seefrachtführer für Verlust oder gänzlichen Untergang der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Seefrachtvertrag gelöscht worden sind oder hätten gelöscht werden müssen, zu ersetzen. Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert und mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.

<sup>2</sup> Bei teilweisem Untergang, Beschädigung oder Verspätung hat er nur den Betrag der Wertminderung der Güter ohne weiteren Schadenersatz und in keinem Falle mehr als bei gänzlichem Verlust zu zahlen.

<sup>3</sup> Der Seefrachtführer haftet, vorbehältlich Artikel 105a, in keinem Fall und aus welchem Rechtsgrund er auch immer in Anspruch genommen wird, für höhere als die vom Bundesrat festgesetzten Haftungsbeträge. Diese Beträge berechnen sich entweder nach einem für jedes Stück oder andere Beförderungseinheit oder für jedes Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter festgelegten Ansatz, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

<sup>4</sup> Der Seefrachtführer kann sich nicht auf diese Höchstbeträge berufen, wenn der Ablader die Natur und den höheren Wert der Güter vor ihrer Einladung ausdrücklich angegeben hat und diese, durch den Seefrachtführer widerlegbaren Angaben im Konnossement vermerkt sind, oder wenn höhere Haftungsbeträge vereinbart worden sind.

<sup>5</sup> Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät verwendet, um die Güter zusammenzufassen, so gilt jedes Stück und jede Beförderungseinheit, die im Konnossement als in oder auf einem solchen Gerät enthalten angegeben ist, als einzelnes Stück oder einzelne Beförderungseinheit; in allen andern Fällen gilt das gesamte Gerät als Stück oder Beförderungseinheit.

<sup>6</sup> Der Seefrachtführer und seine Hilfspersonen (Art. 103 Abs. 3) haften gesamthaft höchstens für den Betrag, für den der Seefrachtführer allein haften würde.

<sup>105</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

**Art. 105a**<sup>106</sup>

Verfall der Haftungsbeschränkung

Weder der Seefrachtführer noch seine Hilfspersonen (Art. 103 Abs. 3) können sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und im Bewusstsein, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten werde, verursacht haben.

**Art. 106**<sup>107</sup>

Angaben des Abladers

<sup>1</sup> Der Ablader hat vor Einladung der Güter dem Seefrachtführer schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:

- a. Mass, Zahl oder Gewicht der zu befördernden Güter;
- b. Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c. Art und Beschaffenheit der Güter.

<sup>2</sup> Der Ablader haftet dem Seefrachtführer für den Schaden, der aus seinen unrichtigen Angaben über die Güter entstanden ist, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, und den übrigen Ladungsbeteiligten, wenn ihn hierbei ein Verschulden trifft.

<sup>3</sup> Hat der Ablader wissentlich falsche Angaben über die Natur oder den Wert der Güter gemacht, so haftet der Seefrachtführer für Schäden an den Gütern oder sonstige Nachteile nicht, die auf die Unrichtigkeit der Angaben des Abladers zurückzuführen sind.

**Art. 107**<sup>108</sup>

Gefährliche oder verbotene Güter

<sup>1</sup> Werden durch Gesetz oder Vereinbarung verbotene oder feuergefährliche, explosive oder sonst gefährliche Güter oder Sachen an Bord gebracht, ohne dass der Seefrachtführer oder Kapitän Kenntnis von deren Art und Beschaffenheit erlangt hat, so haftet der Ablader für jeden durch diese Güter oder Sachen verursachten Schaden. Der Kapitän kann diese Güter und Sachen, ohne dass der Seefrachtführer ersatzpflichtig wird, jederzeit an einem beliebigen Ort ausladen, vernichten oder unschädlich machen.

<sup>2</sup> Sind solche Güter oder Sachen in Kenntnis ihrer gefährlichen Art oder Beschaffenheit mit Zustimmung des Seefrachtführers oder Kapitäns an Bord verladen worden, so können sie, ohne dass der Seefracht-

<sup>106</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>107</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>108</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

fürher ersatzpflichtig wird, in gleicher Weise ausgeladen, vernichtet oder unschädlich gemacht werden, wenn sie das Seeschiff, Personen an Bord oder die übrige Ladung gefährden.

#### Art. 108

Laden und  
Löschen der  
Güter

<sup>1</sup> Der Seefrachtführer hat die Güter im Ladehafen unter den Hebewerkzeugen des Seeschiffes in Empfang zu nehmen und daselbst im Löschhafen dem Empfänger auszuliefern, sofern nicht eine andere Art der An- und Ablieferung vereinbart oder ortsüblich ist.

<sup>2</sup> Ist der Lade- und Löschplatz nicht vertraglich festgelegt, so bestimmt der Seefrachtführer den üblichen Platz.

<sup>3</sup> Sind die Lade- und Löschzeiten des Seeschiffes und die Liegegelder nicht vertraglich festgelegt, so gilt der Ortsgebrauch im Lade- und Löschhafen.

#### Art. 109

Fracht

<sup>1</sup> Die Fracht ist, vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 88 und 89, nicht geschuldet, wenn die Güter am Bestimmungsort dem Empfänger weder ausgeliefert noch zur Verfügung gestellt werden.

<sup>2</sup> Die volle Fracht ist jedoch geschuldet, wenn die Ablieferung der Güter wegen Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Empfängers oder wegen der Eigenart oder natürlichen Beschaffenheit der Güter unterbleibt, oder wenn gefährliche oder verbotene Güter an Land gesetzt, zerstört oder über Bord geworfen wurden. ...<sup>109</sup>

<sup>3</sup> Für unterwegs gestorbene Tiere ist die volle Fracht zu bezahlen, sofern der Ablader nicht nachweist, dass der Tod der Tiere durch Verschulden des Seefrachtführers eingetreten ist.

#### Art. 110

Frachtschuldner

<sup>1</sup> Wer die Auslieferung der Güter verlangt, wird Schuldner der Fracht und der übrigen auf dem Gute haftenden Forderungen.

<sup>2</sup> Er haftet jedoch für die im Ladehafen entstandenen Liegegelder und sonstigen Ansprüche nur, wenn diese im Konnossement verzeichnet sind oder wenn ihm nachgewiesen werden kann, dass er anderweitig von diesen Forderungen Kenntnis erhalten hat.

<sup>109</sup> Letzter Satz aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, mit Wirkung seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

**Art. 111**<sup>110</sup>Feststellung  
der Schäden

<sup>1</sup> Der Seefrachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand und die Menge der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt werden.

<sup>2</sup> Die vorbehaltlose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet die Vermutung, dass der Seefrachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übernommen worden sind.

<sup>3</sup> Vorbehalte des Empfängers sind, sofern keine gemeinsame Feststellung des Zustandes und der Menge der abgelieferten Güter erfolgt ist, schriftlich unter Angabe der allgemeinen Natur des Schadens anzubringen, und zwar bei äusserlich erkennbaren Schäden und Verlusten spätestens bis zur Ablieferung, und bei äusserlich nicht erkennbaren Schäden und Verlusten spätestens innerhalb von drei Tagen seit der Ablieferung an den Empfänger, widrigenfalls die Güter als vorbehaltlos angenommen gelten.

**Art. 112**II. Das Konnossement.  
Begriff

Das Konnossement ist eine Urkunde, in welcher der Seefrachtführer anerkennt, bestimmte Güter an Bord eines Seeschiffes empfangen zu haben, und sich gleichzeitig verpflichtet, diese Güter an den vereinbarten Bestimmungsort zu befördern und daselbst dem berechtigten Inhaber der Urkunde auszuliefern.

**Art. 113**Ausstellung und  
Arten des  
Konnossemtes

<sup>1</sup> Sobald die Güter an Bord genommen sind, hat der Ablader Anspruch auf Ausstellung eines Konnossemtes (Bordkonnossement).

<sup>2</sup> Ein Konnossement kann auch über Güter ausgestellt werden, die zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord verbracht worden sind (Übernahmekonnossement).

<sup>3</sup> Ein Konnossement kann ebenfalls für die Beförderung von Gütern durch mehrere, aufeinander folgende Seefrachtführer sowie für die Beförderung über Meer, verbunden mit einer Beförderung zu Land, auf Binnengewässern oder in der Luft, ausgestellt werden (Durchkonnossement).

**Art. 114**<sup>111</sup>Form und  
Inhalt des  
Konnossemtes

<sup>1</sup> Das Konnossement enthält die Bedingungen, unter denen die Annahme, Beförderung und Auslieferung der Güter erfolgt.

<sup>110</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>111</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

- <sup>2</sup> Das Konnossement soll insbesondere folgende Angaben enthalten:
- a. den Namen und den Wohnsitz des Seefrachtführers und des Abladers;
  - b. den berechtigten Empfänger der Güter, wobei das Konnossement auf den Namen, an Ordre oder auf den Inhaber lauten kann;
  - c. den Namen des Seeschiffes, wenn die Güter an Bord genommen sind, oder die Bezeichnung als Übernahmekonnossement oder Durchkonnossement;
  - d. den Ladehafen und den Bestimmungsort;
  - e. die Art der an Bord genommenen oder zur Beförderung übernommenen Güter, deren Mass, Zahl oder Gewicht und deren Merkzeichen, wie diese vom Ablader schriftlich vor Beginn des Einladens angegeben worden sind, sowie die äusserlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit der Güter;
  - f. die Bestimmung über die Fracht;
  - g. den Ort und den Tag der Ausstellung;
  - h. die Anzahl der Originalausfertigungen, wobei so viele Ausfertigungen auszustellen sind, als es die Umstände erfordern.
- <sup>3</sup> Der Seefrachtführer ist nicht verpflichtet
- a. solche Merkzeichen im Konnossement aufzunehmen, welche nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf deren Behältnissen oder Umhüllungen aufgedruckt oder in anderer Weise derart angebracht sind, dass sie unter gewöhnlichen Umständen bis zum Ende der Reise lesbar bleiben;
  - b. Mass, Zahl oder Gewicht der Güter im Konnossement aufzunehmen, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Abladers ungenau sind, oder wenn er keine ausreichende Gelegenheit hat, diese Angaben nachzuprüfen.
- <sup>4</sup> Die Originalausfertigungen des Konnossementes sind vom Kapitän oder vom Seefrachtführer zu unterzeichnen; auf Verlangen des Kapitäns, des Seefrachtführers oder des Abladers sind sie vom Ablader mit zu unterzeichnen.

### Art. 115

Bedeutung der  
Angaben im  
Konnossement

<sup>1</sup> Das Konnossement ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Seefrachtführer und dem Empfänger der Güter massgebend. Es begründet insbesondere die Vermutung, dass der Seefrachtführer die Güter so übernommen habe, wie sie im Konnossement beschrieben sind. Der

Beweis des Gegenteils ist nicht zulässig, wenn das Konnossement an einen gutgläubigen Dritten übertragen worden ist.<sup>112</sup>

<sup>2</sup> Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Seefrachtführer und dem Ablader sind die Bestimmungen des Seefrachtvertrages massgebend. Die Bestimmungen des Konnossementes werden als Vertragswille angenommen, sofern keine Abweichungen schriftlich vereinbart werden.

<sup>3</sup> Der Seefrachtführer ist berechtigt, Vorbehalte bezüglich der Beschreibung der Güter im Konnossement anzubringen, sofern es sich um Angaben handelt, zu deren Aufnahme in Konnossement er nicht verpflichtet ist, oder wenn ein Fall von Artikel 114 Absatz 3 gegeben ist.<sup>113</sup>

### Art. 116

Rechtswirkungen des Konnossementes

<sup>1</sup> Die Originalausfertigungen des Konnossementes sind Wertpapiere im Sinne von Artikel 925 des Zivilgesetzbuches<sup>114</sup>; sie berechtigen zur Empfangnahme der Güter.

<sup>2</sup> Ist ein Konnossement ausgestellt, so werden die Güter am Bestimmungsort nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung ausgeliefert, wodurch die übrigen Originalausfertigungen ihre Wirkung verlieren. Werden mehrere Originalausfertigungen gleichzeitig von verschiedenen Konnossementsinhabern vorgewiesen, so hat der Kapitän die Güter bei der zuständigen Behörde oder bei einem Dritten zuhanden des Berechtigten zu hinterlegen.

<sup>3</sup> Vor Ankunft am Bestimmungsort darf der Seefrachtführer die Güter nur zurückgeben oder abliefern, wenn sämtliche Originalausfertigungen des Konnossementes zurückgegeben werden, und er darf einer nachträglichen Verfügung des Abladers oder eines Konnossementsinhabers nur dann Folge leisten, wenn sämtliche Originalausfertigungen vorgewiesen werden.

<sup>4</sup> Der Seefrachtführer haftet für jeden Schaden, der dem berechtigten Konnossementsinhaber aus der Nichtbefolgung dieser Vorschriften entsteht.

### Art. 117<sup>115</sup>

Nichtige Klauseln

<sup>1</sup> Jede Abrede in einem Konnossement mit dem mittelbaren oder unmittelbaren Zweck, die gesetzliche Haftung des Seefrachtführers für Verlust, Untergang oder Beschädigung der Güter aufzuheben oder zu

<sup>112</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>113</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>114</sup> SR 210

<sup>115</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

beschränken oder die Beweislast für diese Haftung umzukehren, ist nichtig.

<sup>2</sup> Gegenteilige Vereinbarungen über die Haftung des Seefrachtführers sind jedoch zulässig, wenn es sich um die Beförderung lebender Tiere oder um eine Ladung handelt, die tatsächlich auf Deck verladen und im Konnossement als solche verzeichnet worden ist, sowie hinsichtlich der Haftung des Seefrachtführers für die Zeit vor der Einladung der Güter an Bord und nach ihrer Löschung.

<sup>3</sup> Zulässig sind desgleichen gegenteilige Vereinbarungen in einem Chartervertrag, und zwar auch über die Haftung als Seefrachtführer, wenn mit dem Chartervertrag ein Seefrachtvertrag verbunden ist, jedoch nur für das Verhältnis zwischen den Vertragsparteien und nicht gegenüber einem dritten, aus einem Konnossement berechtigten Empfänger.

<sup>4</sup> Dieser Artikel steht einer für den Fall einer Havarie-Grosse getroffenen Vereinbarung nicht entgegen.

## Fünfter Abschnitt: Die Personenbeförderung

### Art. 118<sup>116</sup>

<sup>1</sup> Für die Haftung des Beförderers und seiner Hilfspersonen gegenüber Passagieren und für deren Reisegepäck gelten die Artikel 1 und 3–21 des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See vom 13. Dezember 1974<sup>117</sup> und, nach deren Inkrafttreten, der dazugehörigen Protokolle von 1976<sup>118</sup> und 1990<sup>119, 120</sup>

<sup>2</sup> Bei Beförderer hat jedem Passagier an Bord eines schweizerischen Seeschiffes bei der Einschiffung einen Passagierschein auszustellen, welcher den Ausstellungstag, den Abfahrtstag, den Namen und die Art des Seeschiffes, den Einschiffungshafen und Ankunftshafen sowie die Unterkunfts- und Unterhaltsbedingungen an Bord und das Überfahrts-geld angibt.

<sup>3</sup> Der Passagier hat Anspruch auf kostenlose Beförderung der für seinen persönlichen Bedarf notwendigen Reiseeffekten. Für weiteres Reisegepäck wird mangels gegenteiliger Vereinbarung angenommen, die Beförderung erfolge nach Massgabe eines besonderen Seefrachtvertrages.

<sup>116</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>117</sup> SR 0.747.356.1

<sup>118</sup> SR 0.747.356.11

<sup>119</sup> In der AS noch nicht veröffentlicht.

<sup>120</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann weitere Bestimmungen für die Personenbeförderung mit schweizerischen Seeschiffen erlassen.

## **Sechster Titel: Unfälle und besondere Ereignisse der Seeschifffahrt**

### **Art. 119**

Seeprotest

<sup>1</sup> Erleidet das Seeschiff oder dessen Ladung einen Unfall oder tritt ein anderes besonderes Ereignis ein, so hat der Kapitän hierüber einen Seeprotest abzufassen und dem schweizerischen Konsulat oder, wo ein solches fehlt, der zuständigen lokalen Behörde im nächsten angefahrenen Hafen einzureichen.

<sup>2</sup> Der Konsul kann an Bord eine administrative Untersuchung durchführen und die zur Abklärung des Tatbestandes notwendigen Fragen stellen.

### **Art. 120**

Konsularisches  
Protokoll

<sup>1</sup> Wird dem Konsulat ein Seeprotest eingereicht, so hat es einen Bericht zu verfassen, aus dem die Tatumstände möglichst genau hervorgehen.

<sup>2</sup> Eine Ausfertigung dieses Berichtes ist unverzüglich dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt einzusenden. Erfolgt der Seeprotest vor der zuständigen lokalen Behörde, so hat der Kapitän eine Abschrift dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt einzusenden.

### **Art. 121**

Schiffszusammenstoss,  
Hilfeleistung und  
Bergung

<sup>1</sup> Für die Rechtsverhältnisse im Falle eines Schiffszusammenstosses finden die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 23. September 1910<sup>121</sup> zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen Anwendung. Als Schiffszusammenstoss gilt auch ein Ereignis nach Artikel 13 des genannten Internationalen Übereinkommens, und dessen Regeln finden entsprechende Anwendung auf den Zusammenstoss oder die Berührung von Seeschiffen mit andern unbeweglichen oder beweglichen Sachen und deren Beschädigung.<sup>122</sup>

<sup>2</sup> Die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 28. April 1989<sup>123</sup> über Bergung finden auf die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge Anwendung. Die Zahlung des Bergelohnes ist vom

<sup>121</sup> SR 0.747.363.1

<sup>122</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>123</sup> SR 0.747.363.4



Eigentümer des geborgenen Schiffes zu leisten. Dieser Eigentümer kann auf die Personen, die auf die übrigen geborgenen Werte Anspruch haben, im Verhältnis zu deren jeweiligem Anteil Rückgriff nehmen.<sup>124</sup>

#### Art. 122<sup>125</sup>

Havarie-Grosse <sup>1</sup> Havarie-Grosse liegt vor, wenn ein ausserordentlicher Schaden dadurch entstanden ist, dass vorsätzlich und in vernünftiger Weise zur Rettung von Schiff und Ladung Opfer gebracht oder Kosten aufgewendet worden sind, um die einer gemeinsamen Seegefahr ausgesetzten Werte zu bewahren. Die Havarie-Grosse wird vom Schiff, der Fracht und den Gütern an Bord gemeinschaftlich getragen.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln<sup>126</sup> gelten für die Havarie-Grosse. Der Bundesrat legt fest, welche Bestimmungen und welche Fassung anwendbar sind.<sup>127</sup>

#### Art. 123

Dispache <sup>1</sup> Abgesehen von den in den Artikeln 119 und 120 vorgeschriebenen Vorkehren, hat der Kapitän in jedem Falle von Havarie-Grosse die Tatumstände, die getroffenen Massnahmen und die aufgeopferten oder beschädigten Werte im Schiffstagebuch zu verzeichnen und diese Tatsachen unverzüglich dem Reeder zur Kenntnis zu bringen.

<sup>2</sup> Der Kapitän ist verpflichtet, spätestens bei Ankunft im Hafen, in dem die Reise endet, die Feststellung und Verteilung der Schäden (Dispache) zu veranlassen. Er hat sich zu diesem Zweck sofort nach Ankunft an die zuständige lokale Behörde zu wenden.

<sup>3</sup> Jeder Beteiligte an der Havarie-Grosse ist verpflichtet, die in seinem Besitz befindlichen, zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Beweismittel den Dispaceuren zur Verfügung zu stellen.

#### Art. 124

Verjährung und Verfahren <sup>1</sup> Beiträge zur und Vergütungen aus Havarie-Grosse verjähren nach Ablauf von drei Jahren vom Tage hinweg, an dem die Güter im Bestimmungshafen angekommen sind oder hätten ankommen müssen.<sup>128</sup>

<sup>124</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. März 1997 (AS 1996 1703, 1997 562; BBl 1992 II 1561).

<sup>125</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>126</sup> Frühere Fussnote berichtigt von der Redaktionskommission der BVers (Art. 33 des Geschäftsverkehrsgesetzes - AS 1974 1051).

<sup>127</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

<sup>128</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 15 des BG vom 15. Juni 2018 (Revision des Verjährungsrechts), in Kraft seit 1. Jan. 2020 (AS 2018 5343; BBl 2014 235).

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt die für die gerichtliche Bestätigung einer Dis-  
pache in der Schweiz erforderlichen Verfahrensbestimmungen.

## **Siebenter Titel: Die Anwendung seerechtlicher Bestimmungen in der Binnenschifffahrt**

### **Art. 125**

Voraussetzungen <sup>1</sup> Die mit Binnenschiffen betriebene Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen sowie auf andern schiffbaren Gewässern, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden, ist der Seeschifffahrt gleichgestellt, soweit in diesem Titel Bestimmungen dieses Gesetzes als anwendbar erklärt werden. Besondere gesetzliche Erlasse für die Binnenschifffahrt bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Binnenschiffe sind die in einem öffentlichen Register eingetragenen Schiffe, mit oder ohne eigene Antriebskraft und mit einer Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung von 15 t oder mehr, welche zur gewerbs-mässigen Beförderung von Personen oder Gütern verwendet werden oder hiefür bestimmt sind.

<sup>3</sup> Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden jedoch keine Anwendung auf Schiffe, mit denen die Schifffahrt gestützt auf eine Bundeskonzession betrieben wird.

### **Art. 126**

Begriff und  
Haftung des  
Binnenreeders

<sup>1</sup> Binnenreeder ist, wer ein Binnenschiff als Eigentümer, Nutzniesser oder Mieter in seinem Besitz hat und damit den Betrieb der Binnenschifffahrt ausübt.

<sup>2</sup> Der Binnenreeder haftet nach Artikel 48 Absätze 1 und 2. Für die Beschränkung seiner Haftung sind die Bestimmungen des Strassburger Übereinkommens vom 4. November 1988<sup>129</sup> über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt anwendbar.<sup>130</sup>

<sup>3</sup> War ein Schubboot im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden, so berechnet sich der Haftungsbetrag gesamthaft nach der Maschinenleistung des Schubbootes und der Tragfähigkeit der Schubleichter.<sup>131</sup>

<sup>129</sup> SR 0.747.206

<sup>130</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 22. März 1996, in Kraft seit 1. Nov. 1997 (AS 1997 2184; BBl 1995 IV 241).

<sup>131</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

**Art. 127**

Weitere Fälle

<sup>1</sup> Die Artikel 51–53 und 71 finden auf den Kapitän und die Besatzung eines Binnenschiffes Anwendung.

<sup>2</sup> Für die Verträge über die Verwendung eines Binnenschiffes und die Konnossemente gelten die Bestimmungen des fünften Titels mit Ausnahme der Artikel 91 Absatz 1, 94 Absatz 3, 96 Absatz 1, 113 Absatz 1 und 118 Absätze 2, 3 und 4. Die Kantone sind befugt, für Häfen in ihrem Gebiet Vorschriften über die Lade- und Löschzeiten eines Binnenschiffes und die Liegegelder aufzustellen.<sup>132</sup>

<sup>3</sup> Für die Rechtsverhältnisse im Falle eines Schiffszusammenstosses sowie eines Zusammenstosses oder einer Berührung von Schiffen mit andern unbeweglichen oder beweglichen Sachen und deren Beschädigung finden die Bestimmungen des Übereinkommens vom 15. März 1960<sup>133</sup> zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen Anwendung.<sup>134</sup>

<sup>4</sup> Für die Hilfeleistung und Bergung und für die Havarie-Grosse in der Binnenschiffahrt gelten die Bestimmungen der Artikel 121 Absatz 2, 122, 123 und 124, vorbehaltlich gegenteiliger Abreden der Parteien für die Havarie-Grosse.<sup>135</sup>

<sup>5</sup> Im Übrigen finden die Artikel 7 und 14 Absatz 3 entsprechende Anwendung auf die Binnenschiffahrt.<sup>136</sup>

**Achter Titel: Straf- und Disziplinarbestimmungen<sup>137</sup>****Erster Abschnitt:****Strafbare Handlungen gegen die Sicherheit des Schiffes und der Schiffahrt****Art. 128**Gefährdung  
des Schiffes

<sup>1</sup> Wer vorsätzlich ein schweizerisches Seeschiff, seine Bestandteile oder Zubehör oder die Betriebsstoffe oder Lebensmittel an Bord beschädigt, zerstört, unbrauchbar macht oder beiseite schafft, wer vorsätzlich die Führung des Schiffes oder die Ordnung und den

<sup>132</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>133</sup> SR 0.747.205

<sup>134</sup> Fassung gemäss Ziff. II des BG vom 8. Okt. 1971 betreffend Änderung des BG über das Schiffsregister, in Kraft seit 1. Febr. 1972 (AS 1972 345; BBl 1970 II 1236).

<sup>135</sup> Fassung gemäss Ziff. II des BG vom 8. Okt. 1971 betreffend Änderung des BG über das Schiffsregister, in Kraft seit 1. Febr. 1972 (AS 1972 345; BBl 1970 II 1236).

<sup>136</sup> Ursprünglich Abs. 4. Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>137</sup> Ab 1. Jan. 2007 sind die angedrohten Strafen und die Verjährungsfristen in Anwendung von Art. 333 Abs. 2–6 des Strafgesetzbuches (SR 311.0) in der Fassung des BG vom 13. Dez. 2002 (AS 2006 3459) zu interpretieren beziehungsweise umzurechnen.

Betrieb an Bord hindert oder stört,  
und dadurch wissentlich das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in Gefahr bringt,

wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren oder Gefängnis bestraft.

<sup>2</sup> Hat die Tat den Untergang des Schiffes oder den Tod einer Person zur Folge und konnte der Täter dies voraussehen, so ist die Strafe Zuchthaus.

<sup>3</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

### Art. 129

Gefährdung der  
Schifffahrt

<sup>1</sup> Der Kapitän oder Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der die gesetzlichen Vorschriften oder die anerkannten Regeln über die nautische Führung des Schiffes oder die seepolizeilichen Vorschriften des In- und Auslandes vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich sein oder ein anderes Schiff oder an Bord dieser Schiffe befindliche Personen in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bestraft.

<sup>2</sup> Hat die Tat den Untergang des eigenen oder eines fremden Schiffes oder den Tod von Personen zur Folge und konnte der Täter dies voraussehen, so kann er mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft werden.

<sup>3</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

### Art. 129a<sup>138</sup>

Meeres-  
verschmutzung

<sup>1</sup> Wer Bestimmungen internationaler Übereinkommen, dieses Gesetzes oder seiner Ausführungsverordnungen verletzt, indem er von einem schweizerischen Seeschiff aus feste, flüssige, gasförmige oder radioaktive Stoffe jeder Art ins Meer einbringt, die geeignet sind, das Meer, den Meeresgrund oder Meeresuntergrund zu verunreinigen, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

<sup>2</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 20 000 Franken.

<sup>3</sup> In leichten Fällen wird der Täter disziplinarisch bestraft.

### Art. 130

Zuwiderhand-  
lung gegen die  
Regeln der  
Schifffahrt

Der Kapitän oder der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der die gesetzlichen Vorschriften oder die anerkannten Regeln über die nautische Führung des Schiffes oder die seepolizeilichen Vorschriften des In- und Auslandes missachtet, wird, sofern die Tat nicht nach ei-

<sup>138</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

ner andern Bestimmung zu bestrafen ist, mit Busse bis zu 5000 Franken bestraft.

### Art. 131

Ausfahrt mit  
einem see-  
untüchtigen  
Schiff

<sup>1</sup> Der Kapitän, der vorsätzlich oder fahrlässig mit einem seeuntüchtigen, ungenügend bemannten, ausgerüsteten oder verproviantierten schweizerischen Seeschiff in See sticht und dadurch das Schiff oder Personen an Bord in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

<sup>2</sup> Hat die Tat den Untergang des Schiffes oder den Tod von Personen zur Folge und konnte der Täter dies voraussehen, so ist die Strafe Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder Gefängnis.

### Art. 132

Übertretung der  
Vorschriften  
über die See-  
tüchtigkeit

Der Kapitän, der mit einem seeuntüchtigen, ungenügend bemannten, ausgerüsteten oder verproviantierten schweizerischen Seeschiff ausfährt, oder der Reeder, der ein solches Schiff aussendet, wird, sofern die Tat nicht nach einer andern Bestimmung zu bestrafen ist, mit Busse bis zu 5000 Franken bestraft.

### Art. 133

Unterlassen der  
Hilfeleistung

<sup>1</sup> Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der es unterlässt, einem andern Schiff in Seenot oder Personen in Lebensgefahr Beistand zu leisten, obschon er dazu ohne ernstliche Gefahr für sein Schiff, dessen Besatzung und Passagiere imstande ist, wird mit Gefängnis bestraft.

<sup>2</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse.

## Zweiter Abschnitt: Strafbare Handlungen gegen die Ordnung und Disziplin an Bord

### Art. 134

Verlassen  
des Schiffes  
in Seenot

<sup>1</sup> Der Kapitän, der ein schweizerisches Seeschiff in Gefahr nicht als letzter verlässt, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

<sup>2</sup> Der Seemann, der ein schweizerisches Seeschiff in Gefahr ohne Erlaubnis des Kapitäns verlässt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bestraft.

**Art. 135**Nichtausüben  
des Kommandos

<sup>1</sup> Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der vorsätzlich die ihm obliegende Führung des Schiffes nicht ausübt oder vernachlässigt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder Busse bestraft.

<sup>2</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so wird er mit Busse bestraft.

**Art. 136**Missbrauch  
und Anmassung  
der Befehls-  
und Disziplinar-  
gewalt

<sup>1</sup> Der Kapitän oder Schiffsoffizier eines schweizerischen Seeschiffes, der die ihm zustehende Befehlsgewalt über einen Untergebenen zu Befehlen missbraucht, die in keiner Beziehung zum Dienst an Bord stehen, der Kapitän, der die ihm zustehende Disziplinargewalt überschreitet oder missbraucht,

wer, ohne Befehls- oder Strafgewalt zu besitzen, sich an Bord eines schweizerischen Seeschiffes eine solche Gewalt anmassiert,

wird mit Gefängnis bestraft.

<sup>2</sup> In leichten Fällen wird der Täter mit Busse bestraft.

**Art. 137<sup>139</sup>**

Desertion

<sup>1</sup> Der Kapitän oder der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der sich in Verletzung des Heuervertrages nicht an Bord des Schiffes begibt oder nach erfolgter Anmusterung das Schiff verlässt, wird, sofern dadurch die Abfahrt des Schiffes erheblich verzögert oder erhebliche Kosten zur Abwendung der Verzögerung verursacht werden, mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu 5000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> Handeln mehrere in gemeinsamem Vorgehen, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse. Die Anstifter werden schwerer bestraft.

<sup>3</sup> In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

**Art. 138**Verlassen  
des Postens

<sup>1</sup> Der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der während eines für die Sicherheit des Schiffes oder der Schifffahrt wesentlichen Dienstes seinen Posten verlässt oder während dieses Dienstes einschläft, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu 2000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

<sup>139</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

**Art. 139**

Trunkenheit

1 Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der sich infolge selbstverschuldeter Trunkenheit oder Betäubung in einem Zustand befindet, der seine Fähigkeit zur Führung des Schiffes ausschliesst oder wesentlich beeinträchtigt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bis zu 5000 Franken bestraft.

2 Der Seemann, der sich während eines für die Sicherheit des Schiffes oder der Schifffahrt wesentlichen Dienstes im Zustand der selbstverschuldeten Trunkenheit oder Betäubung befindet, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Busse bis zu 2000 Franken bestraft. In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

**Art. 140**

Ungehorsam

1 Der Seemann eines schweizerischen Seeschiffes, der dem Befehl eines Vorgesetzten betreffend die nautische oder technische Führung des Schiffes oder auf Verbüssung einer Disziplinarstrafe nicht gehorcht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Busse bis zu 1000 Franken bestraft.

2 In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

3 Lautet der Befehl auf Rettung des eigenen oder eines fremden Schiffes oder von Personen in Seenot, so ist die Strafe Gefängnis bis zu einem Jahr oder Busse bis zu 5000 Franken.

4 Eine von einem Seemann gegenüber einem Vorgesetzten begangene einfache Körperverletzung oder Tätlichkeit wird von Amtes wegen verfolgt.<sup>140</sup>

**Art. 141**Unerlaubtes  
Anbordbringen  
von Personen  
und Sachen

1 Wer ohne Erlaubnis des Reeders oder des Kapitäns Sachen, insbesondere gefährliche oder verbotene Sachen, an Bord eines schweizerischen Seeschiffes bringt, an Bord besitzt, oder versteckt hält, wer ohne Erlaubnis des Reeders oder Kapitäns Personen an Bord eines schweizerischen Seeschiffes bringt oder daselbst versteckt hält, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

2 In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

<sup>140</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

**Art. 142**

Benachteiligung  
durch Wider-  
handlungen<sup>141</sup>

<sup>1</sup> Wer ohne Wissen des Reeders oder des Kapitäns eines schweizerischen Seeschiffes schmuggelt oder andere unerlaubte Handlungen begeht und dadurch den Reeder oder Kapitän in Gefahr bringt, bestraft zu werden oder durch Beschlagnahme von Schiff oder Ladung, Verzögerung der Reise u. dgl. zu Verlust zu kommen, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bestraft.

<sup>2</sup> In leichten Fällen erfolgt disziplinarische Bestrafung.

<sup>3</sup> Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der eine solche Handlung ohne Wissen des Reeders begeht, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

**Dritter Abschnitt:  
Strafbare Handlungen gegen die Ordnung  
der schweizerischen Seeschifffahrt**

**Art. 143**

Flaggen-  
missbrauch

<sup>1</sup> Wer auf dem Meere die Schweizer Flagge für ein Schiff führt, das nicht im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen ist, der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der auf dem Meere die Schweizer Flagge nicht führt oder eine fremde Flagge führt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

<sup>2</sup> Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der die Schweizer Flagge nicht in der vorgeschriebenen Form oder nicht in der für Schiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise führt oder hisst, wird mit Busse bestraft.

<sup>3</sup> Wer auf dem Meere eine Schweizer Flagge oder ein ähnliches Zeichen für eine Jacht führt, die nicht im Schweizerischen Jachtregister eingetragen ist, oder für eine im Schweizerischen Jachtregister eingetragene Jacht eine fremde Flagge oder ein ähnliches fremdes Zeichen führt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.<sup>142</sup>

<sup>141</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181).

<sup>142</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181).



**Art. 144**

Erschleichen der  
Register-  
eintragung<sup>143</sup>

1 Wer im Verfahren über die Eintragung eines Seeschiffes in das Register der schweizerischen Seeschiffe oder im Verfahren über die Wiederherstellung fehlender gesetzlicher Voraussetzungen für die Eintragung, insbesondere hinsichtlich der gesetzlichen Bedingungen für das schweizerische Eigentum, des Vorhandenseins der eigenen Mittel und des Ursprungs der Kapitalien, oder des Fehlens jeglichen, nicht zugelassenen ausländischen Einflusses unwahre Angaben macht oder wesentliche Tatsachen verschweigt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bis zu 50 000 Franken bestraft.

2 Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse bis zu 10 000 Franken.

3 Der Eigentümer oder Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der wesentliche neue Tatsachen, die zur Streichung des Schiffes im Register für schweizerische Seeschiffe oder zum Entzug des Seebriefes führen, der zuständigen Behörde nicht meldet, der Eigentümer oder Mieter eines schweizerischen Seeschiffes, der sein Schiff einem Mieter oder Untermieter vermietet, der die gesetzlichen Bedingungen als Reeder eines schweizerischen Seeschiffes nicht erfüllt,

wird mit Busse bis zu 10 000 Franken bestraft.

4 Wer den Vorschriften des Bundesrates über die Eintragung von Yachten in einem schweizerischen Register zuwiderhandelt, zwecks Eintragung eines solchen Schiffes unwahre Angaben macht oder wesentliche Tatsachen verschweigt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse bis zu 5000 Franken.<sup>144</sup>

**Art. 145**

Verstrickungs-  
bruch, Missach-  
tung behördli-  
cher Anord-  
nungen

1 Wer ein im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenes Schiff der von der zuständigen schweizerischen Behörde verfüzten Beschlagnahme, Pfändung, Verarrestierung, Versteigerung, Requisition oder Enteignung entzieht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bis zur Höhe des Wertes des Schiffes bestraft. Der Richter kann die vom Verurteilten bezahlte Busse den Geschädigten auf deren Verlangen und gegen Abtretung des entsprechenden Teils der Forderung an den Staat zuerkennen.

2 Der Schiffseigentümer, Reeder oder Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der einer vom Bundesrat gestützt auf Artikel 6 erlassenen Anordnung keine Folge leistet, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

<sup>143</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>144</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>3</sup> Der Reeder, Seefrachtführer oder Kapitän, der vom Bundesrat verbotene Güter mit einem schweizerischen Seeschiff befördert, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft. Ist Kriegsmaterial verbotswidrig befördert worden, so kann der Täter mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren und Busse bestraft werden.

#### Art. 146

Unerlaubte  
Veräusserung

Der Schiffseigentümer, der ein schweizerisches Seeschiff, für das die Bewilligung zur Streichung im Register der schweizerischen Seeschiffe nicht erteilt worden ist, an einen Ausländer veräussert, wird mit Gefängnis oder mit Busse bis zur Höhe des Verkehrswertes bestraft.

#### Art. 147

Nichtaushändigung des  
Seebriefes

Wer zur Rückgabe des Seebriefes oder eines sonstigen Zeugnisses über ein schweizerisches Seeschiff verpflichtet ist und dieser Pflicht zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

#### Art. 148<sup>145</sup>

Unterlassen der  
Führung der  
Schiffsbücher

Der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes, der seiner durch Gesetz oder internationale Übereinkommen vorgeschriebenen Pflicht,

- a. das Schiffstagebuch, die Musterrolle, das Maschinentagebuch oder sonstige Bücher, Protokolle und Kontrollen ordnungsgemäss zu führen und aufzubewahren;
- b. die vorgeschriebenen Schiffsbücher, Schiffspapiere, Urkunden und Dokumente an Bord des Schiffes mitzuführen,

zuwiderhandelt, wird mit Busse bestraft.

#### Art. 149

Unterlassen der  
Meldepflicht

Der Kapitän, der Eigentümer oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der die ihm gegenüber dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt und dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt oder den schweizerischen Konsulaten gesetzlich obliegenden Melde- und Auskunftspflichten verletzt, wird mit Busse bestraft.

#### Art. 150

Verstoss gegen  
Staatsangehörigkeits- und  
Arbeitsschutzbestimmungen

Der Kapitän oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der den in diesem Gesetz oder in den dazugehörenden Verordnungen und Ausführungsvorschriften aufgestellten Bestimmungen über die Staats-

<sup>145</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

angehörigkeit der Schiffsbesatzung, die Arbeitszeit, das Mindestalter für die Anheuerung, die ärztliche Untersuchung, die Befähigung zum vorgesehenen Dienst an Bord, das An- und Abmusterungsverfahren sowie die Verpflegung und Unterkunft an Bord zuwiderhandelt,

der Kapitän, der den Vorschriften über den Vollzug von Disziplinarstrafen zuwiderhandelt,

wird mit Busse bestraft.

#### **Art. 150a**<sup>146</sup>

Zuwerhandlung gegen die Sicherheitsbestimmungen für Personentransporte

Der Kapitän oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der gegen die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens vom 23. Februar 2006<sup>147</sup> zuwiderhandelt, wird mit Busse bestraft.

#### **Art. 151**

Zuwerhandlung gegen die Sicherheitsbestimmungen für Personentransporte

Der Kapitän oder der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes, der den Bestimmungen dieses Gesetzes oder der dazu gehörenden Verordnungen oder Ausführungsvorschriften über die Sicherheit der Personentransporte über Meer, die Ausrüstung der hiezu bestimmten Schiffe oder die Unterkunft oder Verpflegung von Passagieren zuwiderhandelt, wird, sofern die Tat nicht nach einer andern Bestimmung zu bestrafen ist, mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

### **Vierter Abschnitt: Besondere Bestimmungen**

#### **Art. 152**

Nebenstrafen

<sup>1</sup> Wird ein Täter wegen Gefährdung des Schiffes oder der Schifffahrt, wegen Ausfahrt mit einem seeuntüchtigen Schiff, Unterlassens der Hilfeleistung, Verlassens des Schiffes in Seenot Nichtausübens des Kommandos oder Verlassens des Postens verurteilt, so kann der Richter als Nebenstrafe den Rückzug des beruflichen Fähigkeitsausweises oder -zeugnisses verfügen sowie den Dienst an Bord schweizerischer Seeschiffe verbieten.

<sup>2</sup> Wird der Täter wegen Flaggenmissbrauchs, Erschleichens der Registereintragung oder Missachtung einer auf Artikel 6 gestützten Anordnung des Bundesrates verurteilt, so kann der Richter als Nebenstrafe den Rückzug des Seebriefes anordnen.

<sup>146</sup> Eingefügt durch Art. 2 des BB vom 1. Okt. 2010 über die Genehmigung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in Kraft seit 20. Aug. 2013 (AS 2013 2507; BBl 2009 8979).

<sup>147</sup> SR 0.822.81

**Art. 153**<sup>148</sup>

Widerhandlungen in Geschäftsbetrieben

<sup>1</sup> Wird eine Widerhandlung beim Besorgen der Angelegenheiten einer juristischen Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzel-firma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit oder sonst in Ausübung geschäftlicher oder dienstlicher Verrichtungen für einen andern begangen, so sind die Strafbestimmungen auf diejenigen natürlichen Personen anwendbar, welche die Tat verübt haben.

<sup>2</sup> Der Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretene, der es vorsätzlich oder fahrlässig in Verletzung einer Rechtspflicht unterlässt, eine Widerhandlung des Untergebenen, Beauftragten oder Vertreters abzuwenden oder in ihren Wirkungen aufzuheben, untersteht den Strafbestimmungen, die für den entsprechend handelnden Täter gelten.

<sup>3</sup> Ist der Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretene eine juristische Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzel-firma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit, so wird Absatz 2 auf die schuldigen Organe, Organmitglieder, geschäftsführenden Gesellschafter, tatsächlich leitenden Personen oder Liquidatoren angewendet.

<sup>4</sup> In den Fällen der Artikel 144–146 haften die juristische Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzelfirma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit solidarisch mit dem Täter für die Bussen.

**Art. 154**

Auslieferung

Die strafbaren Handlungen, die nach den Bestimmungen dieses Gesetzes mit Gefängnis von einem Jahr oder einer höhern Strafe bedroht sind, sind Auslieferungsdelikte im Sinne der schweizerischen Auslieferungsgesetzgebung.

**Fünfter Abschnitt: Disziplinarstrafordnung****Art. 155**

Disziplinarfehler

<sup>1</sup> Einen Disziplinarfehler begeht, wer seine Dienstpflichten verletzt oder der guten Ordnung an Bord zuwiderhandelt, sofern die Tat nicht als Verbrechen, Vergehen oder Übertretung strafbar ist.

<sup>2</sup> Als Disziplinarfehler gelten insbesondere:

- a. Ungehorsam gegenüber dem Befehl eines Vorgesetzten in Dienstsachen;

<sup>148</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181).

- b. Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des Bordreglements;
- c. Störung der Ordnung und des Betriebes an Bord;
- d. nachlässige oder unaufmerksame Ausführung einer dienstlichen Verrichtung;
- e. Nichterscheinen zum oder Fernbleiben vom Dienst;
- f. unerlaubte Abwesenheit von Bord;
- g. Betrunktheit im Dienst; Betrunktheit ausser Dienst, wenn sie zu öffentlichem Ärger Anlass gibt;
- h. unanständiges oder anstössiges Benehmen gegenüber Vorgesetzten oder andern Personen an Bord.

<sup>3</sup> Strafbar ist nur, wer schuldhaft handelt. Die Art und das Mass der Strafe sind nach dem Verschulden des Fehlbaren zu bestimmen, wobei seine Beweggründe, sein Charakter, sein sonstiges Verhalten an Bord sowie das verletzte Interesse an der Ordnung und Sicherheit an Bord zu berücksichtigen sind.

#### Art. 156

Geltungsbereich  
und Strafe

<sup>1</sup> Der Disziplinarstrafordnung dieses Gesetzes sind alle Personen an Bord eines schweizerischen Seeschiffes unterworfen.

<sup>2</sup> Als Disziplinarstrafen sind ausschliesslich zulässig:

- a. für Seeleute:
  - der Verweis,
  - das Ausgangsverbot während ein bis fünf Tagen,
  - die Ordnungsbusse von 10 bis 250 Franken,<sup>149</sup>
  - der Arrest von ein bis drei Tagen;
- b.<sup>150</sup> für Passagiere oder sonstige Personen an Bord:
  - der Verweis,
  - die Ordnungsbusse von 50 bis 500 Franken.

<sup>3</sup> Verschiedene Disziplinarstrafen können nicht miteinander verbunden werden.

#### Art. 157

Zuständigkeit

<sup>1</sup> Die Disziplinarstrafgewalt steht dem Kapitän oder seinem Stellvertreter zu; diese können alle im Gesetz vorgesehenen Disziplinarstrafen verhängen.

<sup>149</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>150</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>2</sup> Wird in einem Strafverfahren bei einem Vergehen, bei dem in leichten Fällen disziplinarische Bestrafung erfolgt, ein solcher Fall angenommen oder wird die Tat sonst als blosser Disziplinarfehler betrachtet, so kann das erkennende Gericht unter Freisprechung des Angeklagten selber alle Disziplinarstrafen aussprechen. Stellt die Untersuchungsbehörde aus denselben Gründen ein Strafverfahren ein, so überweist sie die Akten an den Präsidenten des Gerichts, das für eine strafrechtliche Beurteilung zuständig wäre. Dieser kann alle beantragten Disziplinarstrafen aussprechen.<sup>151</sup>

<sup>3</sup> Leistet der Fehlbare nicht mehr Dienst an Bord eines schweizerischen Seeschiffes, so kann an Stelle einer Arreststrafe eine Haftstrafe von gleicher Dauer ausgesprochen werden.<sup>152</sup>

### Art. 158

Verbüssung  
der Strafe

<sup>1</sup> Der Verweis wird mündlich oder schriftlich erteilt. Gegenüber Passagieren kann der Verweis in besonderen Fällen öffentlich erteilt werden.

<sup>2</sup> Das Ausgangsverbot wird bei Ankunft im nächsten Hafen vollzogen. Der Fehlbare hat auch während seiner Freizeit an Bord zu verbleiben.

<sup>3</sup> Der Arrest wird von Offizieren in ihrer Kabine, von den übrigen Seeleuten in einem besonderen Raum an Bord des Schiffes erstanden. Die Arreststrafen sind, soweit es der Dienst an Bord zulässt, sofort zu vollziehen. Der Arrestant leistet keinen Dienst. Der als Arrestlokal verwendete Raum muss trocken sein, genügend Luft und Licht haben und den an eine Kabine gestellten gesundheitspolizeilichen Anforderungen entsprechen.

<sup>4</sup> ...<sup>153</sup>

<sup>5</sup> Die Ordnungsbussen sind dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt abzuliefern und von diesem zur Fürsorge für Seeleute und ihre Familienangehörigen zu verwenden. Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann mit diesen Mitteln auch Massnahmen, insbesondere zur Förderung der Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge, unterstützen oder Prämien für besondere Leistungen von Seeleuten ausrichten. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten erlässt ein Reglement über die Verwendung dieser Mittel.<sup>154</sup>

<sup>151</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>152</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>153</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 20. März 1987, mit Wirkung seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>154</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Dez. 1992, in Kraft seit 1. Juni 1993 (AS 1993 1703; BBl 1992 II 1561).

**Art. 159**

Verjährung

<sup>1</sup> Die Verfolgung eines Disziplinarfehlers sowie der Vollzug einer ausgesprochenen Disziplinarstrafe verjähren in drei Monaten.

<sup>2</sup> Eine Unterbrechung der Verjährung findet nicht statt. Findet jedoch wegen der Tat ein Strafverfahren statt, so beginnt die Verjährung erst bei Ankunft im nächsten Hafen und ruht während der Dauer des Verfahrens.<sup>155</sup>

**Art. 160**

Verfahren

<sup>1</sup> Dem Beschuldigten ist in jedem Falle Gelegenheit zu geben, sich über seine Handlungsweise und die Beweggründe seines Verhaltens mündlich oder schriftlich zu äussern. Auf Verlangen ist seine Aussage zu Protokoll zu nehmen.

<sup>2</sup> Jede Disziplinarstrafverfügung ist dem Beschuldigten mündlich oder schriftlich unter Angabe des begangenen Disziplinarfehlers zu eröffnen und im Schiffstagebuch einzutragen. Der Fehlbare und der Kapitän haben die erfolgte Eröffnung im Schiffstagebuch zu bescheinigen. Verweigert der Fehlbare diese Bescheinigung, so ist ein weiterer Offizier beizuziehen, welcher die Verfügung und deren Eröffnung schriftlich zu bezeugen hat.

**Art. 161**<sup>156</sup>

Rechtskraft und Beschwerde

<sup>1</sup> Die vom Kapitän verfügte Disziplinarstrafe wird mit der Eröffnung vollstreckbar. Der Betroffene kann innert zehn Tagen seit Ankunft im nächsten Hafen schriftlich Beschwerde führen:

- a. gegen eine verfügte Arreststrafe beim Präsidenten des in Artikel 157 Absatz 2 zweiter Satz genannten Gerichts;
- b. gegen andere Disziplinarstrafen beim schweizerischen Seeschiffahrtsamt.<sup>157</sup>

<sup>2</sup> Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.<sup>158</sup>

<sup>155</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>156</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>157</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>158</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>3</sup> Für das Beschwerdeverfahren gilt sinngemäss das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968<sup>159, 160</sup>

<sup>4</sup> ...<sup>161</sup>

## Schluss- und Übergangsbestimmungen

### Art. 162<sup>162</sup>

Zwingende Bestimmungen

<sup>1</sup> Durch Vertragsabrede dürfen nicht geändert werden die Vorschriften der Artikel 68 Absatz 1, 76, 91 Absatz 1, 96 Absatz 1 und 118 Absatz 2.

<sup>2</sup> Durch Vertragsabrede dürfen nicht geändert werden:

- a. zuungunsten des Seemanns die Vorschriften der Artikel 69, 70, 72–75, 77–80, 81 Absatz 2, 82–86;
- b. zuungunsten des Inhabers einer Originalausfertigung eines Konnossements die Vorschriften des Artikels 117;
- c. zuungunsten eines Passagiers die gemäss Artikel 118 Absatz 1 anwendbaren zwingenden Vorschriften über die Beförderung von Passagieren zur See.

### Art. 163

ZGB Schlusstitel

Die Vorschriften des Schlusstitels zum Zivilgesetzbuch<sup>163</sup> finden Anwendung auf dieses Gesetz.

### Art. 164

Anpassung des früheren Rechts  
a. Flaggenrecht

<sup>1</sup> Ein auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1941<sup>164</sup> über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge verliehenes Recht zur Führung der Schweizer Flagge erlischt nach Ablauf von zwei Jahren seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

<sup>2</sup> Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt hat von Amtes wegen mindestens ein Jahr vor Ablauf der in Absatz 1 genannten Frist den Eigentümern und Reedern schweizerischer Seeschiffe die zusätzlichen Bedingungen bekannt zu geben, die erfüllt werden müssen, damit die

<sup>159</sup> SR 172.021

<sup>160</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1987, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 212; BBl 1986 II 717).

<sup>161</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1976 (AS 1977 1323; BBl 1976 II 1181). Aufgehoben durch Anhang Ziff. 81 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS 2006 2197 1069; BBl 2001 4202).

<sup>162</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Dez. 1965, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1453; BBl 1965 II 284).

<sup>163</sup> SR 210

<sup>164</sup> [BS 7 502; AS 1952 1046 Art. 1]



Eintragung im Register der schweizerischen Seeschiffe nach Ablauf der erwähnten Frist bestehen bleibt.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann auf Antrag des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes oder des Schiffseigentümers in besonderen Fällen die Frist verlängern.

#### **Art. 165**

b. Heuervertrag  
der Seeleute

Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden Heuerverträge sind innerhalb eines Jahres den neuen Vorschriften anzupassen. Nach Ablauf dieser Frist ist das neue Recht auch auf die früher abgeschlossenen Heuerverträge anwendbar.

#### **Art. 166**

c. Verträge über  
die Verwendung  
eines Seeschiffes

<sup>1</sup> Auf die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits bestehenden Seefrachtverträge finden die Artikel 102–117 sofort Anwendung.

<sup>2</sup> Die übrigen im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits bestehenden Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes sind innerhalb einer Frist von sechs Monaten den neuen Vorschriften anzupassen. Nach Ablauf dieser Frist gilt das neue Recht auch für früher abgeschlossene Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes.

#### **Art. 167**

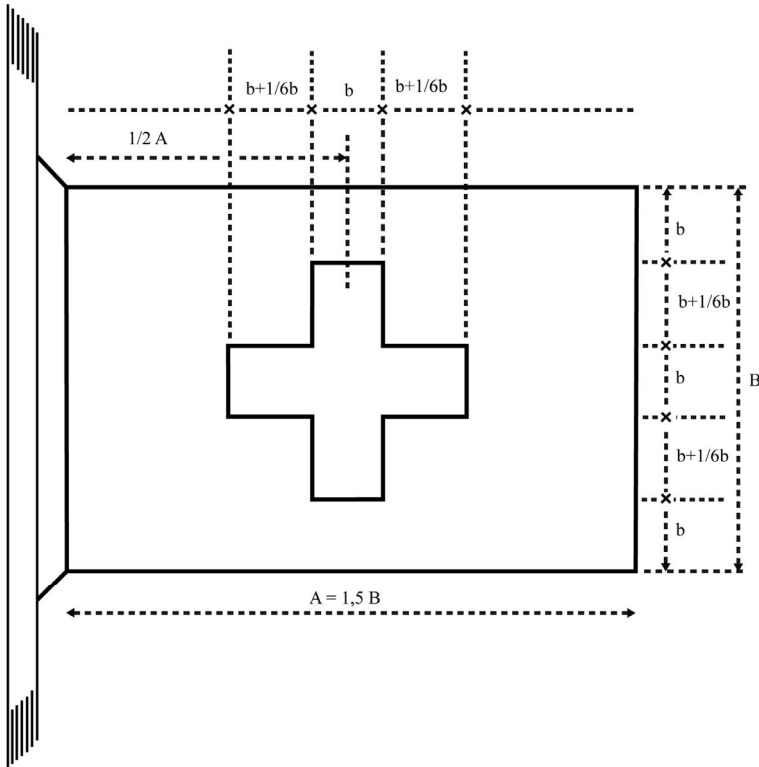
Inkrafttreten  
dieses Gesetzes

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Datum des Inkrafttretens: 1. Januar 1957<sup>165</sup>

Anhang I<sup>166</sup>  
(Art. 3 Abs. 2)

## Die Schweizer Flagge zur See



### Farbdefinition Rot:

CMYK 0 / 100 / 100 / 0

Pantone 485 C / 485 U

RGB 255 / 0 / 0

Hexadezimal #FF0000

Scotchcal 100 -13

RAL 3020 Verkehrsrot

NCS S 1085-Y90R

<sup>166</sup> Fassung gemäss Anhang 3 Ziff. II 4 des Wappenschutzgesetzes vom 21. Juni 2013, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 3679; BBl 2009 8533).

*Anhang II*  
(Art. 38 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Internationales Übereinkommen vom 10. April 1926<sup>167</sup>  
über Privilegien und Hypotheken**

<sup>167</sup> SR 0.747.322.2

*Anhang III*  
(Art. 48 Abs. 3 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Internationales Übereinkommen vom 29. November 1969<sup>168</sup>  
über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden  
und die dazugehörigen Protokolle vom 19. November 1976  
und 25. Mai 1984**

<sup>168</sup> SR 0.814.291, SR 0.814.291.1

*Anhang IV*<sup>169</sup>  
(Art. 49 Abs. 1 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Übereinkommen vom 19. November 1976**<sup>170</sup>  
**über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen**

<sup>169</sup> Ursprünglich Anhang III.  
<sup>170</sup> SR 0.747.331.53

*Anhang V*<sup>171</sup>  
(Art. 101 Abs. 2 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Internationales Übereinkommen vom 25. August 1924<sup>172</sup>  
zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln  
über die Konnossemente**

<sup>171</sup> Ursprünglich Anhang IV.

<sup>172</sup> SR 0.747.354.11

*Anhang VI*<sup>173</sup>  
(Art. 118 Abs. 1 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung  
von Reisenden und ihrem Gepäck auf See  
vom 13. Dezember 1974**<sup>174</sup>  
**mit dem dazugehörigen Protokoll von 1976**<sup>175</sup>

<sup>173</sup> Ursprünglich Anhang V.

<sup>174</sup> SR **0.747.356.1**

<sup>175</sup> SR **0.747.356.11**

---

*Anhang VII*<sup>176</sup>  
(Art. 121 Abs. 1 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Internationales Übereinkommen vom 23. September 1910<sup>177</sup>  
über den Zusammenstoss von Schiffen**

<sup>176</sup> Ursprünglich Anhang VI.

<sup>177</sup> SR 0.747.363.1



*Anhang VIII*<sup>178</sup>  
(Art. 121 Abs. 2 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Internationales Übereinkommen vom 23. September 1910<sup>179</sup>  
über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot**

<sup>178</sup> Ursprünglich Anhang VII.

<sup>179</sup> SR 0.747.363.2

---

*Anhang IX*<sup>180</sup>  
(Art. 122 Abs. 2 des BG vom 23. September 1953)

## **Die York-Antwerpener Regeln von 1974 betreffend die Havarie-Grosse**

<sup>180</sup> Ursprünglich Anhang VIII. Er wurde zu Anhang IV der Seeschiffahrtsverordnung vom 20. Nov. 1956 (SR 747.301; siehe AS 1993 2284).

*Anhang X*<sup>181</sup>  
(Art. 127 Abs. 3 des BG vom 23. Sept. 1953)

**Übereinkommen vom 15. März 1960<sup>182</sup> zur Vereinheitlichung  
einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen**

<sup>181</sup> Ursprünglich Anhang IX.

<sup>182</sup> SR **0.747.205**

