

3. die Einstellungen von Personen zu verschiedenen Sachverhalten vergleichbar betrachtet werden könnten.

Indem diese Methode hilft, negative Einstellungen zu erkennen und die betreffenden Jugendlichen gezielt zu beeinflussen, könne sie auch einen Beitrag zur Verhütung der Jugendkriminalität leisten.

Die Beratung der Forschungsgruppe „Jugendkriminalologie“ gab einen wertvollen Überblick über den Stand der Erkenntnisse der verschiedenen, zu diesem Komplex gehörenden Wissenschaftsdisziplinen. Es kommt nun darauf an, die in der Beratung aufgeworfenen Probleme weiter zu diskutieren und die Anwendbarkeit der vorgeschlagenen Lösungen in der praktischen Arbeit zu überprüfen.

Dr. RUDI FRENZEL, wiss. Mitarbeiter am Institut des Seeverkehrs und der Hafenwirtschaft, Rostock

## Internationales Seerechtsseminar

Das Institut für Wirtschafts- und Seerecht der Universität Rostock und das Internationale Schiedsgericht für See- und Binnenschifffahrt in Gdynia (ISG) veranstalteten am 22. und 23. Juni 1966 in Rostock ein internationales Seerechtsseminar, zu dem neben zahlreichen Praktikern und Wissenschaftlern der Seeverkehrswirtschaft der DDR auch Gäste aus den Volksrepubliken Polen und Bulgarien, der CSSR und der westdeutschen Bundesrepublik erschienen waren. Im Verlaufe der Tagung wurden sieben Vorträge zu verschiedenen Themen gehalten, die mehr oder weniger auf die Tätigkeit des ISG zugeschnitten waren. Dabei wurden zugleich allgemein interessierende Fragen des Seerechts behandelt.

Der Vortrag von Prof. Dr. M a t y s i k (Hochschule für Ökonomie, Sopot) über neue Probleme des Seerechts hatte — von einigen Hinweisen zum Seeverwaltungsrecht abgesehen — vor allem *aktuelle Fragen des Seezivilrechts* zum Gegenstand und vermittelte zugleich einen Überblick über die laufenden Arbeiten des Internationalen Schifffahrtskomitees in Antwerpen (CMI). Der Referent beschäftigte sich mit dem CMI-Entwurf einer neuen Konvention über Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrechte, die das Internationale Abkommen über Vorzugsrecht und Schiffshypotheken vom 10. April 1926 ablösen soll, mit dem Problem der einheitlichen Bemessung von Schäden bei Schiffszusammenstößen und mit der Frage der Verpflichtung zur Beseitigung von Schiffswracks außerhalb der Hoheitsgewässer. Er ging dann näher auf Seerechtsprobleme des Containerverkehrs ein, die einer Lösung zugeführt werden müssen. So wies er beispielsweise darauf hin, daß die Ware häufig schon beim Produzenten in die Behälter verpackt wird, und knüpfte daran die Fragen, wo nunmehr die Zollkontrolle stattfinden soll, wie der Verfrachter Kenntnis vom Inhalt der Container erhalten soll, ob er sich auf die Angaben des Absenders verlassen muß u. a. m. Abschließend sprach sich der Referent für eine Vereinheitlichung der Haftungsgrundsätze bei den verschiedenen Verkehrsträgern aus.

Der wiss. Mitarbeiter Richter (Institut für Wirtschafts- und Seerecht) behandelte die *Rechte und Pflichten der Vertragspartner bei der Reisecharter für den Fall der Behinderung des Schiffes durch Eis*. Er legte dar, daß das HGB und andere Seegesetze keine diesbezügliche Sonderregelung enthalten, sondern die Behinderung durch Eis als Reiseverzögerung behandeln, bei der Verfrachter und Befrachter weiterhin an die Erfüllung des Vertrages gebunden sind und die Höhe des Frachtanspruchs unverändert bleibt. Demgegenüber entwickelte die Praxis eine Reihe von Eisklauseln zu den Charterverträgen, die insbesondere die Auflösung des Vertrages (bis zum Antritt der Reise), die Löschung in einem Substituthafen sowie die Zahlung eines Eisliegegeldes für die Dauer der Reisebehinderung des Schiffes vorsehen. An Hand der einschlägigen Rechtsprechung verschiedener Staaten bzw. der Spruchpraxis der Schiedsgerichte und gebräuchlicher Standard-Eisklauseln wie der General Ice Clause (Gencon charter-

der Nordice-Klausel und der Tankerreisecharter setzte sich der Referent mit der Rechtslage bei Eisbehinderung auseinander. Dabei gab er einen wertvollen Überblick über die Rechtsprobleme und die vorherrschenden Meinungen. Grundlegend war insbesondere die Feststellung, daß es ein Schiff ohne entsprechenden Vorbehalt in der Charterparty nicht ohne weiteres ablehnen kann, einen Hafen anzulaufen, der durch Eisbrecher offengehalten wird. Hierbei muß das Schiff auch Verbindung mit den staatlichen Eisleitstellen aufnehmen. Stets wird jedoch die Entscheidung darüber, welche Verzögerung ein Schiff in Kauf zu nehmen hat, bevor es

— unter Berufung auf die Eisklausel — berechtigt ist, an Stelle des Bestimmungshafens einen Substituthafen anzulaufen, von den konkreten Umständen des Einzelfalles und nicht zuletzt vom Ermessen des Gerichts bzw. Schiedsgerichts abhängen. Von ausschlaggebender Bedeutung sind in jedem Falle die Informationen über die Eislage, die seemännischen Erfahrungen bezüglich des Fahrtgebietes sowie das Vorhandensein eines leistungsfähigen und gut organisierten Eisbrecherdienstes. Abschließend wies der Referent darauf hin, daß die Befrachter gelegentlich die Unterstützung durch Eisbrecher vertraglich übernehmen und dann auch die Kosten (Eisliegegeld) sowie das Beschädigungsrisiko tragen, wenn Eisbrecher verspätet bzw. nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden. Das allgemeine Beschädigungsrisiko der Eisfahrt kann durch eine Frachtversicherung auf Kosten der Befrachter gedeckt werden. Diese Regelung findet aber nur ausnahmsweise und nur in besonderen Fahrtgebieten Anwendung.

Über die *Tätigkeit des Internationalen Schiedsgerichts für See- und Binnenschifffahrt* sprach der Sekretär des ISG, Mgr. M o z e j k o (Gdansk). Er erläuterte einige Fragen der Schiedsordnung und vermittelte einen Einblick in die bisherige Arbeit des ISG.

Der wiss. Mitarbeiter Hauer (Institut des Seeverkehrs und der Hafenwirtschaft, Rostock) referierte über das Thema „*Der prima-facie-Beweis im Rahmen seerechtlicher Entscheidungen*“. Er zog aus der Untersuchung der tatsächlichen Sach- und Beweislage bei Seerechtsstreitigkeiten den Schluß, daß auch unter sozialistischen Verhältnissen ein praktisches Bedürfnis für die Anwendung des Anscheinsbeweises besteht. Im Hinblick auf das Brüsseler Havarie-Abkommen von 1910 gebe es hier jedoch gerade bezüglich der Schiffskollisionen unterschiedliche Auffassungen. Auch die von der Rechtsprechung an den prima-facie-Beweis gestellten Anforderungen seien nicht einheitlich. Auf Grund einer Analyse der internationalen Rechtsprechung wurden folgende Kriterien als für den Anscheinsbeweis allgemein gültig angeführt:

- Erfahrungssätze,
- das Vorliegen einer Rechtsverletzung,
- die nicht erkennbaren, aber nicht auszuschließenden anderen Möglichkeiten des Geschehensablaufs und
- die Widerlegbarkeit durch den Gegenbeweis (nicht Beweis des Gegenteils).