

gewissen Orientierung durch gesetzliche Bestimmungen, die teilweise dispositiver Natur sein können.

Entwicklungstendenzen im nationalen und internationalen Seeverkehr

Die Fixierung der Aufgaben des Seerechts bei der Gestaltung der Außenwirtschaftsbeziehungen der DDR muß auf der prognostischen Einschätzung der Entwicklung des Seetransports und Seehandels im nationalen und internationalen Maßstab aufbauen. Die Seeverkehrswirtschaft ist integrierender Bestandteil unserer Außenwirtschaft, welche die Gesamtwirtschaft eng mit den Weltmärkten verbindet. Sie ist ein wichtiges Instrument zur praktischen Verwirklichung der außenpolitischen und außenwirtschaftlichen Interessen der DDR. Ihr Ziel ist es, sowohl den eigenen Außenhandelsorganen als auch den Fremdnutzern Leistungs- und Preisbedingungen zu bieten, die ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit ausweisen.

Die weitere Entwicklung unserer Seeverkehrswirtschaft hängt sowohl von der internationalen Außenwirtschaftstätigkeit als auch vom Prozeß der internationalen Arbeitsteilung und Zusammenarbeit im Weltseeverkehr ab. Auch auf dem Seeverkehrsmarkt verläuft die Entwicklung zugunsten der sozialistischen Länder und der jungen Nationalstaaten, wengleich die kapitalistischen Schifffahrtsländer gegenwärtig noch den weitaus größten Anteil der Welthandelstonnage stellen. Insgesamt werden Zunahme und Komplexität der Außenwirtschaftsbeziehungen der DDR notwendig zum Ansteigen der Seetransportbeziehungen führen.

Es sind jedoch nicht nur ökonomische und schiffahrtspolitische Momente, die bei der prognostischen Einschätzung des Seeverkehrs eine Rolle spielen. Entscheidend ist auch der zu erwartende Verlauf der technischen und technologischen Entwicklungsprozesse, wobei folgende Hauptmerkmale zu beachten sind:

- Die zunehmende Internationalisierung des modernen Produktionsprozesses bedingt, daß die wechselseitigen Beziehungen im Weltseeverkehr anwachsen und sich vertiefen. Besonders die Verbindungen zwischen Schifffahrt und Häfen sowie zwischen Seeverkehr und allgemeiner Volkswirtschaft werden komplexer, diese geraten in immer größere gegenseitige Abhängigkeit. Dadurch wächst das allgemeine Bedürfnis nach weiterer Rechtsvereinheitlichung. Es ist daher notwendig, die internationalrechtlichen Bestrebungen sorgfältig zu registrieren und auszuwerten.
- Die weitere Rationalisierung des Transportprozesses führt zur Veränderung der äußeren Transportformen. Dadurch kommt es beim Stückgut zur Unterscheidung zwischen loser Ladung und Ladungseinheiten. Hinsichtlich der letzteren bringt vor allem die zunehmende Containerisierung! Rechtsprobleme mit sich, die neue Lösungswege verlangen (z. B. Haftungsfragen).
- Mit den auf der Grundlage ständig fortschreitender internationaler Arbeitsteilung entstehenden umfangreichen und kontinuierlichen Güterströmen setzt sich in der Seeschifffahrt und bei den Umschlagseinrichtungen in immer stärkerem Maße eine Spezialisierung durch. Damit gewinnen langfristige Charterungen an Bedeutung; das wirft die Frage nach der Einführung spezieller Rechtsnormen auf.
- Mit der weiteren Mechanisierung und Automatisie-

I Der Prozeß der zunehmenden Verwendung von Behältern für die Beladung mit Stückgütern einschließlich des Einsatzes spezieller Transportmittel wie Containerschiffe, d. h. Spezialfrachtschiffe für den seewärtigen Transport von Behältern. Die Ladungsgüter werden bereits beim binnenländischen Versender in Großbehälter verpackt.

— rung des Gütertransports und -Umschlags kommt es zu tiefgreifenden Veränderungen in der Transportkette. Auch hieraus erwachsen rechtliche Konsequenzen, möglicherweise im Hinblick auf gemeinsame transportliche Teilregelungen.

- Der Trend zum Großschiff und zu höheren Schiffsgeschwindigkeiten bringt neue Risiko- und Haftungsprobleme mit sich. Dadurch ist vor allem das Seeverversicherungsrecht vor neue Aufgaben gestellt.

Die Prognose muß schließlich auch die Veränderungen und Entwicklungstendenzen erfassen, die sich infolge der gesellschaftlichen Umwälzungen für die Stellung von Kapitän und Schiffsbesatzung in der sozialistischen Seeschifffahrt ergeben, damit insbesondere die Beziehungen zwischen Kapitän, Reeder und Ladungsbeteiligten dementsprechend neu geregelt werden können.

Diese Veränderungen und Tendenzen werden die Entwicklung sowohl des internationalen Seerechts als auch der nationalen Seerechte wesentlich beeinflussen. Dabei kommt der weiteren Rechtsvereinheitlichung besondere Bedeutung zu, weil gerade die internationalen Seerechtsnormen dem Bedürfnis nach maximaler Rechtssicherheit und Stabilität in den Seeverkehrsbeziehungen am besten gerecht werden. Voraussetzung ist natürlich, daß sie auf den Prinzipien der friedlichen Koexistenz und damit der rechtlichen Gleichstellung der Eigentums- und Rechtssysteme aller Beteiligten beruhen. Eine weitgehende Berücksichtigung dieser international vereinheitlichten Rechtsnormen wird daher unerlässlich sein und das Profil der nationalen Kodifikationsarbeiten mit bestimmen müssen.

Der Gegenstand eines künftigen Seegesetzes

Im folgenden soll versucht werden, einen Teil der mit der Erarbeitung eines neuen Seegesetzes verbundenen zahlreichen praktischen wie rechtstheoretischen Probleme zu skizzieren. Dabei soll zunächst dargelegt werden, welche tatsächlichen Verhältnisse und Beziehungen einer rechtlichen Neuregelung bedürfen, um — von diesen objektiven Kriterien ausgehend — zu einer Gegenstandsbestimmung zu kommen.

Da es sich beim Seetransport um die Beförderung von Gütern oder Personen über See handelt, müssen zunächst die hierbei auftretenden Beziehungen berücksichtigt werden. Deren besonderes Merkmal besteht darin, daß sie regelmäßig ein ausländisches Element aufweisen, ganz gleich, ob es sich um Leistungen für den eigenen Außenhandel, um cross-trade-Leistungen^{1 2} oder um Dienstleistungsimpport handelt^{3 4**}.

Beim Seefrachtvertrag werden im wesentlichen folgende Beziehungen realisiert:

- Verkäufe der Außenhandelsorgane auf fob-Basis⁴ (Partner ist der ausländische Käufer);
- Verkäufe der Außenhandelsunternehmen der DDR ab DDR-Häfen auf cif-Basis (Partner ist das DDR-Unternehmen);
- Käufe der Außenhandelsunternehmen auf cif-Basis im Ausland (Partner ist der ausländische Verkäufer);
- Käufe der Außenhandelsunternehmen der DDR auf fob-Basis im Ausland (Partner ist das Außenhandelsunternehmen der DDR);

2 Seewärtiger Transport von Gütern für Dritte, d. h. ausländischer Versender und ausländischer Empfänger.

2 Die Fälle der Küstenschifffahrt können außer Betracht bleiben, da ihre praktische Bedeutung für die DDR gering ist.

4 fob = free on board (frei an Bord) und cif = cost, insurance, freight (Kosten, Versicherung, Fracht) sind handelsübliche Lieferklauseln, nach denen sich die Pflichten der Partner des Frachtvertrags bestimmen. Sie sind in den Internationalen Regeln für die Auslegung der handelsüblichen Vertragsformeln (Incoterms 1953) definiert (vgl. Außenhandel, Internationale Vereinbarungen und Handelsbeziehungen, Berlin 1968, S. 490 f. bzw. 498 f.).