

— Transporte zwischen ausländischen Häfen (Cross-trade).

Daneben muß sich eine Neuregelung auch auf die bei der Personenbeförderung eingegangenen Beziehungen erstrecken.

Den aufgezeigten Verhältnissen ist vor allem gemeinsam,

— daß es sich um vermögensrechtliche Beziehungen handelt;

— daß sie Leistungen betreffen, die zu einem selbständigen Bereich der materiellen Produktion gehören,

— daß in den Rechtsbeziehungen immer ein ausländisches Element enthalten ist (beim Seefrachtvertrag entweder in der Form des unmittelbaren Vertragspartners oder als Berechtigter aus dem Konnossement⁵).

Neben den genannten Beziehungen müssen auch die potentiellen Rechtsverhältnisse, die für die Seehandelschiffahrt typisch sind, berücksichtigt werden. Hierunter sind jene Rechtsverhältnisse zu verstehen, die nicht notwendig mit der Durchführung des Seetransports verbunden sind. Das sind überwiegend außervertragliche Rechtsverhältnisse und Beziehungen, die sich z. B. aus Schiffszusammenstößen und anderen Havarien, aus Bergungen und Hilfeleistungen oder aus Fällen der Großen Haverei⁶ ergeben können. Gerade aus der wachsenden Gefahrensituation der Seeschiffahrt können solche Schuldverhältnisse entstehen. Sie bedürfen ebenfalls einer entsprechenden Regelung.

Ähnliches gilt für diejenigen Rechtsverhältnisse und Beziehungen, die aus der Rechtsstellung und dem Eigentum am Seeschiff erwachsen können. In eine künftige Neuregelung sind schließlich auch bestimmte Fragen der personell-subjektiven Seite des bisher skizzierten Komplexes einzubeziehen. Hierunter fallen bestimmte Rechte und Pflichten derjenigen Personen, die mit der Realisierung der genannten Verhältnisse und Beziehungen verantwortlich beauftragt sind (Reeder, Kapitän usw.).

Zum Geltungsbereich des Seegesetzes

Der Geltungsbereich eines Gesetzes bildet einen wesentlichen Ausgangspunkt für die Konzipierung seiner Gesamtanlage. Für die künftige Seegesetzgebung muß in diesem Zusammenhang untersucht werden, ob nur der Seetransport im engeren Sinne erfaßt werden soll, d. h. die Handelsschiffahrt (Beförderung von Gütern und Reisenden), oder ob sich ein künftiges Seegesetz auf alle Seeschiffahrtsverhältnisse erstrecken soll. Im letzteren Falle wäre nicht ein Seetransportgesetz, sondern ein umfassendes Schiffahrtsgesetzbuch zu schaffen.

Diese Vorfrage ist zu klären, weil neben dem Seetransportgewerbe Schiffe auch noch aus anderen Gründen auf See verkehren (Fischerei, Verteidigung, Sport, Forschung usw.). In bestimmten Punkten gleichen sich aber die rechtlichen Probleme. Das gilt vor allem für Sicherheitsvorschriften, Fragen der Rechtsstellung der Schiffe, das Flaggenrecht, die Eigentums- und Besitzverhältnisse, die außervertragliche Haftung, die Bergung und Hilfeleistung usw. Diese Fragen müssen für alle Kategorien von Seeschiffen geregelt wer-

⁵ Das Konnossement ist eine dem Ablader bei der Abwicklung des Seefrachtgeschäfts vom Verfrachter ausgestellte Urkunde, die entweder den Empfang der Güter an Bord oder schlechthin die Übernahme der Güter zur Beförderung bescheinigt und zugleich deren Auslieferung an den aus dem Konnossement berechtigten Empfänger zusichert.

⁶ Die Große Haverei bezeichnet sämtliche Vermögensschäden an Schiff und/oder Ladung, die auf Weisung des Kapitäns herbeigeführt wurden, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten.

den. Um doppelte Regelungen zu vermeiden, könnten Normen geschaffen werden, die für alle diese Verhältnisse eine einheitliche Regelung treffen. So ergäbe sich die Konzeption eines umfassenden Schiffahrtsgesetzbuchs⁷.

Allerdings spricht die Tatsache, daß durch die Aufnahme größerer Komplexe staatsrechtlicher Bestimmungen in das Seegesetz die Vereinbarung und Durchsetzung des DDR-Rechts im internationalen Seeverkehr erschwert werden können, mehr für eine Beschränkung auf zivilrechtliche Normen. Demzufolge wären solche mit dem Seeschiff verbundenen Fragen wie Recht der Flaggenführung, völkerrechtliche Stellung (z. B. Immunität), Registervorschriften u. a. gesondert zu regeln.

Zur Konzipierung einiger Teilregelungen

Vorbehaltlich der noch zu treffenden Entscheidung über die eben erwähnten Fragen soll im folgenden der den Seetransport umfassende Regelungskomplex inhaltlich konzipiert werden. Dabei wird zunächst auf die Regelung bezüglich des Seeschiffes eingegangen, auch wenn u. E. die entsprechende Normierung gesondert erfolgen müßte.

Die Rechtsstellung des Schiffes

Die gesetzliche Regelung der Rechtsstellung des Schiffes ist für die Seeschiffahrt der DDR von großer Bedeutung, da die Substanz des staatlich-sozialistischen Eigentums im Ausland zu sichern ist und die Souveränität der DDR zum Ausdruck gebracht werden muß. Hierher gehören: Flaggenführung, Voraussetzungen für die Führung der Flagge der DDR, Voraussetzungen für die Eintragung in das Schiffsregister, Grundsätze über die völkerrechtliche Stellung der Schiffe der DDR im internationalen Verkehr, Eigentums- und Besitzverhältnisse, Eigentumsübergang und Pfandbelastungen von Schiffen. Außerdem sind schiffahrtstypische Betriebsformen und Arten der Schiffsverwendung zu berücksichtigen. Ob die Schiffshypothek als Rechtsinstitut zu berücksichtigen ist, bedarf noch näherer Untersuchung.

Verantwortlicher und Berechtigter im Seeverkehr

Die vielfältigen verwaltungsrechtlichen und zivilrechtlichen Verpflichtungen im Seerecht erfordern es, die Verantwortlichkeit personell abzugrenzen. Deshalb ist z. B. der Begriff „Reeder“ zu definieren. Dieses Problem ist im internationalen Seerecht umstritten. So wird unterschiedlich von den Eigentumsverhältnissen am Schiff, von den Besitzverhältnissen, aber auch von der Nutzung oder der Verwendung des Schiffes ausgegangen. Eine exakte Abgrenzung ist schon deshalb erforderlich, weil der Reeder Träger der außervertraglichen Haftung ist.

Wäre dieses Problem nur für die staatlichen Schiffahrtsbetriebe der DDR zu lösen, so ergäben sich weniger Schwierigkeiten. Mit dieser Definition müssen aber evtl. auch ausländische Unternehmen erfaßt werden. Außerdem ist nicht ausgeschlossen, daß die Schiffahrtsbetriebe der DDR bestimmte Schiffe zeitweilig ausländischen Unternehmen zur Nutzung überlassen oder selbst zeitweilig Schiffe anderer Unternehmen nutzen (Schiffsmiete, Zeitcharter). Gerade durch derartige Beziehungen wird die Definition des Begriffs „Reeder“ aber erschwert, da u. a. umstritten ist, in welchem Umfang der Zeitcharterer die Verpflichtungen des Reeders (z. B. hinsichtlich der außervertraglichen Haftung) übernimmt und damit selbst zum Reeder wird. Unseres Erachtens ist der Begriff so zu formulieren, daß auch der Nichteigentümer, der ein Schiff verwendet, erfaßt wird, der übliche Zeitcharter-

⁷ Für eine solche Lösung hat sich die Volksrepublik Polen entschieden.