

rer aber — von Ausnahmen abgesehen — nicht als Reeder angesehen wird.

Die außervertragliche Haftung

Diese Materie hängt eng mit der gesetzlichen Regelung der Reederpersönlichkeit zusammen. Sie kann aus folgenden Gründen nicht dem allgemeinen Zivilrecht überlassen bleiben:

— Durch die außervertragliche Haftung entstehen hauptsächlich internationale Vermögensbeziehungen, die in ihrer Spezifik dem internationalen Zivilrecht im allgemeinen und dem Seerecht im besonderen entsprechen.

— Die Durchführung der Produktion auf internationalem und auf ausländischem Territorium schafft Faktoren, Ursachen und Bedingungen für die Entstehung von Havarien und Schadensfällen, die besonders gelagert sind und die vor allem ihren Ursprung nicht in den gesellschaftlichen Verhältnissen der DDR haben. Das erfordert besondere Verantwortlichkeitsmaßstäbe und u. a. die Berücksichtigung einer entsprechenden Haftungsbeschränkung. Außerdem ist die Einfügung der Verantwortlichkeitsregelung in das international bestehende Haftungssystem erforderlich.

— Es gibt gewisse Spezialfälle der außervertraglichen Haftung, die nur für die Schifffahrt typisch sind (z. B. Schiffskollisionen) und die deshalb auch gesondert erfaßt werden müssen.

— Für einige Spezialfälle der außervertraglichen Haftung gibt es bereits international vereinheitlichte Normen (z. B. Abkommen über die Haftung bei Schiffszusammenstößen, Abkommen über die Regelung der Haftungsbeschränkung des Reeders), weitere sind künftig zu erwarten (Abkommen über die Haftung der Unternehmer von Atomschiffen, Abkommen über die Wrackbeseitigung, Abkommen für Schäden durch Ölverschmutzung der Gewässer). Diese internationalen Abkommen sind — wenn sie den Interessen der DDR-Schifffahrt entsprechen — selbstverständlich ebenfalls in der Seegesetzgebung zu berücksichtigen⁸.

Erschöpfend kann die außervertragliche Haftung im Seegesetzbuch trotzdem nicht geregelt werden, da hier viele allgemeine Bestimmungen eine Rolle spielen (Gesamtschuldnerverhältnisse, Kausalitätsproblematik, Deliktstfähigkeit, allgemeine Auslegungsregeln usw.). In soweit müßte auf allgemeine zivilrechtliche Vorschriften zurückgegriffen werden.

Rechtsstellung des Kapitäns

Da der Kapitän trotz der Modernisierung des Geschäftsverkehrs und der Nachrichtenverbindung auch heute noch in vielen Situationen selbständig handeln muß (z. B. um die Auslastung des Schiffes zu sichern, Forderungen des Schiffsbetriebes zu wahren usw.), kann auf eine Regelung seiner Rechtsstellung nicht verzichtet werden⁵¹. Der Kapitän trägt große Verantwortung, da oft nur er an Ort und Stelle die Lage richtig einschätzen kann, wie z. B. beim Anlaufen eines Nothafens. Er befindet sich auch oft monatelang mit großen volkswirtschaftlichen Werten oder fremden Gütern (Ladung) im Einsatz, ohne unmittelbaren Kontakt mit seinem Betrieb aufnehmen zu können.

Die Regelung der Stellung des Kapitäns müßte u. E. folgende Punkte erfassen: Seine Pflichten und Befugnisse bei der Führung des Schiffes, insbesondere für

⁸ Die DDR ist gegenwärtig bereits Mitglied der Konvention über die Haftung bei Schiffszusammenstößen.

⁵¹ Vgl. Geschwandtner, „Die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns im geltenden Seerecht und Vorschläge für eine künftige Regelung“, Seeverkehr 1967, Heft 5, S. 210 ff., Heft 6, S. 260 ff. und Heft 7, S. 302 ff.

dessen Erhaltung und Sicherung, sowie seine Pflichten und Befugnisse bei der Betreuung der Ladung. Deshalb wäre u. a. der gesetzliche Umfang seiner Vollmacht, verantwortungsbewußt für den Reeder zu handeln und für die Ladungsbeteiligten bestimmte Rechtshandlungen vorzunehmen, exakt festzulegen. Die materielle Verantwortlichkeit des Kapitäns gegenüber seinem Reeder, den Ladungsbeteiligten und Dritten kann nicht Gegenstand des Seegesetzes sein, sondern gehört ins Arbeitsrecht. Ob wegen der erhöhten Verantwortung des Kapitäns und wegen der möglichen materiellen Konsequenzen diese Verantwortlichkeit über das Gesetzbuch der Arbeit hinausführen kann, ist noch zu klären.

Schiffsagentur- und Schiffsmaklerfunktion

Hinsichtlich der Regelung dieser Funktionen muß gegenwärtig auf die Normen des BGB und des HGB zurückgegriffen werden. Künftig werden voraussichtlich bestimmte Grundsätze über den Agentur- und Maklervertrag im Außenwirtschaftsgesetz geregelt. Obwohl sie die Grundlage für entsprechende Spezialnormen des Seegesetzbuchs bilden müßten, muß aber bezweifelt werden, ob sie allein für die Schifffahrtsverhältnisse ausreichend sind. Andererseits sind Spezialbestimmungen über die Tätigkeit des Schiffsagenten bzw. -maklers erforderlich, weil sich diese Funktion in den letzten Jahrzehnten immer mehr zu einer Einrichtung speziellen Typs entwickelt hat. Es sei nur auf die große Bedeutung hingewiesen, die Schiffsagenturen für im Liniengeschäft tätige Unternehmer haben.

Regelung der Güterbeförderung

Das Kernstück der seerechtlichen Kodifikation ist die Güterbeförderung. Für sie ist eine gewisse Verankerung in allgemeinen Bestimmungen über den Vertrag unmittelbares Bedürfnis. Dafür käme das Außenwirtschaftsgesetz in Frage, da in dieses Gesetz auch allgemeine schuldrechtliche Vorschriften aufgenommen werden sollen. Das Seegesetz selbst kann nur die entsprechenden Vertragstypen und die unmittelbar auf den Seetransport bezogenen Normenkomplexe regeln, wobei diesem Abschnitt allgemeine Grundsätze über den Linienverkehr und den allgemeinen Verkehr voranzustellen wären. An speziellen Vertragstypen müßten geregelt werden der Stückgutvertrag, der Chartervertrag (Ganz- und Teilcharter) und der Zeitchartervertrag. Unseres Erachtens sollte der Zeitchartervertrag als Frachtvertrag aufgefaßt und davon ein weiterer Vertragstyp — die Schiffsmiete — deutlich abgegrenzt werden.

Unbedingt aufgenommen werden müssen Vorschriften über Seetüchtigkeit, Deviation^{10 11}, Vertragsabschluß, Form der Verträge, Rücktritt oder sonstige Arten der Auflösung des Vertrags, Überliegezeit, Liegegeld usw. Gesondert ist die Rechtsstellung des Verfrachters, des Abladers, des Befrachters und des Empfängers zu regeln.

Besondere Bedeutung wird der gesetzlichen Ausgestaltung des Konnossements als der wichtigsten Urkunde im Seetransport beigemessen werden müssen. Die Grundlage dafür ist das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Haager Regeln) vom 25. August 1924 (RGBl. 1939 II S. 1049)¹¹. Dabei sind die Haftungsgrundsätze des Abkommens mit ihren zwingenden Vorschriften hervorzuheben. Es empfiehlt sich, den Inhalt des Abkommens in das Gesetz einzuarbeiten, wobei die Entscheidung über die unmittelbare Einarbeitung internationaler Abkommen

¹⁰ Nachträgliche Änderung der vorgesehenen Schiffsroute.

¹¹ Das Abkommen wird in der DDR gern Bekanntmachung vom 16. April 1959 (GBl. I S. 505) wieder angewendet. Text in: Internationales Seerecht, Teil I. 1. Bd., Berlin 1962, S. 85 ff.