in das Seegesetz wegen der großen Anzahl soldier Konventionen ein Problem ist, das nodi grundsätzlich zu klären ist. In wertpapierrechtlicher Hinsicht müßte die Konnossementsregelung auf entsprechenden Bestimmungen des Außenwirtschaftsgesetzes aufbauen.

Im übrigen sollten die seefrachtrechtlichen Normen soweit als möglich dispositiv gestaltet werden. Das gilt insbesondere für die Charter- und Zeitcharterverträge, die — im Gegensatz zu den Stückgutverträgen — einen mehr individuellen Charakter besitzen. International anerkannte Standardcharter verschiedener Typen und Arten schaffen bereits eine Grundlage, die möglichst nicht durch Reglementierungen eingeengt werden sollte. In diesem Zusammenhang taucht die Frage auf, in welchem Umfang der Inhalt typischer und allgemein verbreiteter Klauseln noch Gegenstand einer gesetzlichen Regelung werden muß. Es bedarf noch eingehender Untersuchungen, um eine den Erfordernissen des Seeverkehrs Rechnung tragende Lösung zu finden.

Besondere Aufmerksamkeit ist den neuen Erscheinungen des internationalen Seetransports — dem kombinierten Verkehr und dem Containertransport — zu widmen. Für den kombinierten Verkehr ist vor allen Dingen der Typ eines entsprechenden Durchfrachtkonnossements zu normieren. Der Containertransport beginnt erst in jüngster Zeit allgemeine Verbreitung zu finden; entsprechende Erfahrungen fehlen noch. Besondere Schwierigkeiten macht die Erfassung und Ausgestaltung entsprechender Haftungstatbestände. Die im Gange befindlichen internationalen Vereinheitlichungsbestrebungen müssen auf ihre Anwendung in der DDR noch geprüft werden.

Personenbeförderung

Als weiterer Vertragstyp ist der Personenbeförderungsvertrag (Passagevertrag) in das Seegesetz aufzunehmen. Dabei geht es insbesondere um den Inhalt der Beförderungspflicht, den Rechtscharakter des Fahrscheins, die Bestimmungen über die Haftung des Beförderungsunternehmens bei Personenschäden, Reiseverzögerungen und Reisegepäckbeschädigungen. Im Interesse des Schutzes des Reisenden werden die Haftungsvorschriften zum großen Teil zwingend auszugestalten sein. Zu beachten sind dabei das Übereinkommen über einheitliche Regeln betreffend die Beförderung von Passagieren auf dem Seewege und das Abkommen über die Beförderung des Passagiergepäcks (1967). Sollte die DDR diesen Abkommen beitreten, so wäre zu erwägen, den Inhalt des Übereinkommens unmittelbar in das Gesetz einzuarbeiten.

Große Haverei

Dieses Rechtsinstitut hat in der Schiffahrtspraxis nach wie vor große Bedeutung. Die vorherrschende Rechtsgrundlage für die Abwicklung der Großen Haverei sind die sog. York-Antwerpen-Regeln 1950 — international verbreitete Auslegungsregeln[1]-. Es fragt sich, ob neben diesen international anerkannten und den Bedürfnissen der Schiffahrtspraxis offensichtlich entsprechenden Vorschriften noch eine nationale Regelung dieser Materie erforderlich ist. Das künftige Seegesetz könnte sich deshalb auf einige Rahmenbestimmungen beschränken und im übrigen auf die York-Antwerpen-Regeln 1950 verweisen, wodurch diese gesetzlich sanktioniert würden.

Der Überlegung bedarf noch die Regelung des Verteilungsverfahrens, das ein notwendiger Bestandteil und eine Folge der Großen Haverei ist (sog. Dispache). Gegenwärtig bilden die entsprechenden, durch die ÜbertragungsVO vom 15. Oktober 1952 (GBl. S. 1057) ausdrücklich in Geltung belassenen Teile des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (FGG) die Rechtsgrundlage. Derartige Vorschriften sollten nicht in ein künftiges Seegesetz aufgenommen werden, da es sich um Verfahrensvorschriften handelt, die zudem einen gewissen verwaltungsrechtlichen Charakter tragen. Sie würden deshalb einem künftigen Schiffahrtsverwaltungsgesetz zuzuordnen sein.

Bergung und Hilfeleistung in Seenot

Die Regelung dieses Komplexes muß von dem Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 (RGBl. 1913 S. 66) ausgehend. Der Inhalt dieses Übereinkommens könnte im wesentlichen übernommen werden.

Seeversicherung

Bei der Seeversicherung handelt es sich um eine umfangreiche Materie, die nicht im Seegesetz geregelt werden sollte, weil die versicherungsrechtliche Seite im Außenhandelsgeschäft einen in den Grundsätzen einheitlichen Komplex bildet und daher auch geschlossen in dem dafür zuständigen allgemeineren Außenwirtschaftsgesetz zu normieren ist.

Verjährungsbestimmungen und Verfahrensvorschriften

Obwohl auf die Verjährungsvorschriften des allgemeinen Rechts (bzw. künftig auf die des internationalen Zivilrechts im Außenwirtschaftsgesetz) zurückgegriffen werden kann, sind auch in das Seegesetz spezielle Bestimmungen über die Verjährung aufzunehmen, da hier Rechtsinstitute zu regeln sind, die in anderen Gesetzen fehlen. Für die bessere Benutzbarkeit des Gesetzes wäre es sogar zweckmäßig, einen vollständigen Katalog von Normen über die Verjährung einzuarbeiten.

Besonderer Prüfung bedarf auch die Aufnahme verfahrensrechtlicher Vorschriften. Verschiedene zivilprozessuale Einrichtungen, wie der Schiffsarrest, die Zwangsversteigerung von Schiffen, die Verklarung[14]* und das Haftungsbeschränkungsverfahren, haben für die Schiffahrtspraxis erhebliche Bedeutung. Es bedarf insofern einer Abstimmung mit den prozeßrechtlichen Gesetzgebungsvorhaben. So muß geprüft werden, ob das künftige Verfahrensrecht die Institute der Zwangsversteigerung und des Arrestes so ausgestaltet, daß sie auch den Erfordernissen der Schiffahrt Rechnung tragen. Bestimmte schiffahrtstypische prozessuale Einrichtungen (Haftungsbeschränkungsverfahren, Verklarungsverfahren) müßten zusätzlich in die künftige Verfahrensordnung aufgenommen werden. Sollte das nicht möglich sein, dann müßten entsprechende Vorschriften in das Seegesetz aufgenommen werden.

Kollisionsnormen sowie Straf- und Disziplinarbestimmungen

Kollisionsnormen haben in der Schiffahrtspraxis wichtige Funktionen zu erfüllen. In mancher Hinsicht sind sogar spezifische Anknüpfungspunkte erforderlich, um die Kollisionsprobleme zu lösen. So kann z. B. der Eintritt von Schadensfällen in einem souveränitätsfreien Raum es notwendig machen, auf das Recht der Flagge als Anknüpfungspunkt zurückzugreifen. Dieser

12 Text und Erläuterungen befinden sich in: Internationales Seerecht, Teil n, 2. Bd., Berlin 1965, S. 21 ff.

13 Das Übereinkommen wird in der DDR gern. Bekanntmachung vom 16. April 1959 (GBl. I s. 505) wieder angewendet. Text in: Internationales Seerecht, Teil 1, 1. Bd., Berlin 1962, S. 47 ff.

14 Die Verklarung ist eine Erklärung des Kapitäns über wesentliche Vorfälle während der Schiffsreise, in erster Linie über erlittene Schäden und eingeleitete Abwehrmaßnahmen. Die Aufnahme der Verklarung ist eine Art Beweissicherungsverfahren und dient zur Beurteilung der infolge von Schiffs- und Ladungsschäden erhobenen zivilrechtlichen Ansprüche.