

scher Persönlichkeiten und der Verwirklichung der vollen Gleichberechtigung in der Familie die Rolle des Vaters bei der Pflege, Betreuung und Erziehung der Kinder.

Die Gerichte sollten sich in kritischen Fällen die erforderliche Sachkunde für die Entscheidung über das Erziehungsrecht nicht durch globale Anforderung einer Stellungnahme des Referats Jugendhilfe, sondern durch konkrete und detaillierte Fragen an dieses staatliche Organ verschaffen. Das gilt vor allem dann, wenn beide Elternteile das Erziehungsrecht beantragen und nach Auffassung des Gerichts auch beide in der Lage wären, dieses Recht auszuüben, bzw. wenn widersprüchliche, in der mündlichen Verhandlung allein nicht zu klärende Angaben der Prozeßparteien zu Fragen der Erziehung und des Verhältnisses zu den Kindern vorlie-

gen. Das gilt aber auch dann, wenn komplizierte Probleme im Zusammenhang mit einer eventuell nötigen Geschwistertrennung entstehen, wenn die Pflege eines Säuglings oder Kleinkindes nicht gewährleistet ist und die Unterbringung des Kindes in einem Heim geboten ist. In einzelnen Fällen, in denen in Verbindung mit dem Ehekonflikt ernsthafte, psychisch bedingte Störungen bei Kindern auftreten (Schlafstörungen, rapider Leistungsabfall in der Schule, schwere Depressionen, Einnässen, Angstzustände usw.) sollte das Gericht auch das Gutachten und Vorschläge eines (pädagogischen oder klinischen) Psychologen einholen.

(Die Autoren dieses Beitrags stützen sich z. T. auf Konzeptionen der inzwischen verstorbenen Genossin Rosmarie Trautzsch, ehern. Oberrichter am Bezirksgericht Leipzig.)

Erläuterungen zum neuen Zivilrecht

Prof. Dr. sc. JORGEN HAALCK, Dr. GÜNTER HEPPEL und Dr. MAX OESAU,
Sektion Schiffsführung an der Ingenieurhochschule für Seefahrt, Warnemünde-Wustrow

Das Seehandelsschiffahrtsgesetz

Mit dem Erlaß des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR - SHSG - vom 5. Februar 1976 (GBl. I S. 109) wurde einem seit langem bestehenden Bedürfnis des Außenhandels und des Verkehrswesens der DDR entsprochen. Die übernommenen und mit dem SHSG außer Kraft gesetzten seehandelsrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs (HGB), deren Gesamtanlage trotz mehrfacher Änderungen noch die Schiffsahrtsbeziehungen des vorigen Jahrhunderts widerspiegelte, trugen weder dem technisch-organisatorischen Fortschritt im Schiffsahrtsgeschehen noch den Veränderungen des Kräfteverhältnisses im internationalen Maßstab und den besonderen Anforderungen der sozialistischen Seewirtschaft Rechnung.

Es galt also, ein sozialistisches Seehandelsrecht der DDR zu schaffen und dabei zugleich die progressiven neueren internationalen Übereinkommen und Regeln einzu beziehen. // So waren neben den bereits ins HGB eingearbeiteten Konventionen im Interesse einer abgeschlossenen internationalen Zusammenarbeit und der Schaffung angemessener Wettbewerbsbedingungen vor allem die Übereinkommen über die Beschränkung der Reederhaftung (1957), über die Beförderung von Passagieren auf dem Seewege (1961), über die Beförderung von Passagiergepäck auf See (1967), über Schiffsgläubigerrechte und -hypotheken (1967), über die Haftung von Schäden durch Ölverschmutzung auf See (1969) sowie das Änderungsprotokoll zu den (Haager) Regeln über Konnossemente (1968) — die sog. Visby-Rules — zu berücksichtigen.

Um die Vielschichtigkeit und den Umfang der bei der Erarbeitung des SHSG notwendig gewordenen Abstimmungsarbeiten voll zu würdigen, sei vor allem darauf verwiesen, daß das Gesetz Bestandteil eines umfassenden Prozesses zur Vervollkommnung der sozialistischen Rechtsordnung ist. Deshalb war es u. a. notwendig, das Verhältnis des SHSG zum Gesetz über internationale Wirtschaftsverträge — GIW — vom 5. Februar 1976 (GBl. I S. 61), aber auch zum ZGB, zur neuen ZPO und zum Gesetz über die Anwendung des Rechts auf internationale zivil-, familien- und arbeitsrechtliche Beziehungen sowie auf internationale Wirtschaftsverträge — Rechtsanwendungsgesetz — vom 15. Dezember 1975 (GBl. I S. 748) zu klären.

// Vgl. dazu R. Frenzel/A. Hauer/N. Trotz, „Zur Konzeption eines Seegesetzes“, NJ 1968 S. 369 ff.

Gegenstand der Regelung

In ihren Präambeln gehen sowohl das SHSG als auch das GIW von dem Anliegen unseres Staates aus, die friedliche und gleichberechtigte Zusammenarbeit auf dem Gebiet der internationalen Wirtschaftsbeziehungen zu fördern und zu vertiefen. Damit wird der Gegenstand der Regelung beider Gesetzeswerke eindeutig bezeichnet. Er ist allerdings für das SHSG insoweit einzuschränken, als in diesem Gesetz nur diejenigen internationalen Wirtschaftsbeziehungen behandelt werden, die mit Hilfe der Seeschiffahrt zu realisieren sind. Während sich aber das GIW ausschließlich auf vertragliche internationale Wirtschaftsbeziehungen erstreckt, erfaßt das SHSG auch die außervertraglichen schiffahrtstypischen Verhältnisse, wie sie z. B. im Falle einer Schadenszufügung durch den Schiffsbetrieb, einer Großen Haverei oder einer vertraglich nicht abgesicherten Rettungsleistung entstehen.

Das SHSG ist seiner Bezeichnung nach Seehandelsrecht. // Dabei ist zu beachten, daß es zugleich wirtschaftsrechtliche und zivilrechtliche Verhältnisse regelt — wirtschaftsrechtliche, wenn es sich um Schiffsahrtsbeziehungen handelt, an denen lediglich DDR-Betriebe beteiligt sind, und zivilrechtliche, die zwischen Schiffsahrtsbetrieben und Bürgern bestehen (z. B. bei der Personenbeförderung).

Im Unterschied zu den Seegesetzen anderer Staaten // wurde generell darauf verzichtet, staats- und verwaltungsrechtliche Regelungsbereiche in das SHSG einzubeziehen, zumal diese größtenteils bereits ausführlich und dem Stand der gesellschaftlichen Entwicklung entsprechend in anderen gesetzlichen Bestimmungen niedergelegt sind. Es wurden lediglich einige verwaltungsrechtliche Grundsätze aufgenommen, die für die Öko-

//2/ Auf die Erörterung der noch nicht eindeutig geklärten Frage einer eventuellen Zuordnung des SHSG zum Recht der Internationalen Wirtschaftsbeziehungen soll hier verzichtet werden. Polnische Rechtswissenschaftler ordnen ihr ähnlich strukturiertes Seegesetzbuch dem Zivilrecht zu (vgl. W. Gorski, „Grundzüge des polnischen Seegesetzbuches vom 1. Dezember 1961“, Wissenschaftliche Zeitschrift der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Reihe G., 1964, Heft 3, S. 152), während sowjetische Autoren das Seerecht vorwiegend als besonderen Rechtskomplex ansehen (vgl. A. Schudro/T. Dschawad, Seerecht, Moskau 1974, S. 22 f. [russ.]).

//3/ So enthalten z. B. das polnische Seegesetzbuch von 1961 und in noch stärkerem Umfang der sowjetische Seekodex von 1968 umfangreiche verwaltungsrechtliche und einzelne staatsrechtliche Elemente.