

nomischen Beziehungen der Schifffahrt von richtungweisender Bedeutung sind. Das gilt für den im Einklang mit dem geltenden Völkerrecht gewährten Zutritt ausländischer Seeverkehrsteilnehmer zu den Gewässern der DDR (§ 2 Abs. 1/4) sowie für den Vorbehalt schifffahrtsbezogener Leistungen zugunsten der DDR-Flagge innerhalb der eigenen Seegrenzen (§ 2 Abs. 2). Es trifft ferner für einige Ordnungsvorschriften zu, die in enger Verbindung mit außenwirtschaftsrechtlichen Tatbeständen zu sehen sind und entsprechenden internationalen Übereinkommen entstammen, wie z. B. die gegenseitige Beistandspflicht nach Schiffszusammenstößen (§ 107).

Sachlicher und personeller Geltungsbereich

Das SHSG findet — wie bereits erwähnt — auf diejenigen wirtschaftlichen Beziehungen Anwendung, die sich bei der Ausübung der Seeschifffahrt ergeben. Dabei ist der Begriff der Seeschifffahrt nicht nur auf Schiffe beschränkt, die zu Erwerbszwecken betrieben werden. Vielmehr wird generell auf den Betrieb und die Verwendung von Schiffen sowie die ihnen begrifflich gleichgesetzten schwimmenden und festen Anlagen auf See abgestellt (§ 3 Abs. 3 und 4). Damit sind alle im Rahmen des Seeverkehrs schiffahrtstypischen wirtschaftlichen Beziehungen vom Gesetz erfaßt.

Obwohl der Gegenstand des SHSG im Schwerpunkt die Seeschifffahrt betrifft, gelten einzelne Teile des Gesetzes auch für die Binnenschifffahrt. Gemäß § 138 Abs. 2 finden die Bestimmungen des SHSG über das Schleppen und Bugsieren (§§ 101 ff.), die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit des Reeders und die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit bei Schiffszusammenstößen (§§ 104 ff.), die Haftungsbeschränkung des Reeders (§§ 111 ff.), die Vertretungsbefugnis des Kapitäns (§§ 117 ff.), die Schiffsgläubigerrechte (§§ 119 ff.), die Große Haverei (§§ 125 ff.), die Rettung aus Gefahr (§§ 128 ff.), die Verjährung (§ 136 ff.), das Verhältnis des SHSG zu anderen Rechtsvorschriften; insbesondere zum Arbeitsrecht (§ 139 Abs. 2), und die Bestimmungen über die Anwendung des SHSG auf nach seinem Inkrafttreten entstehende Rechtsverhältnisse (§ 140) auch auf Schiffe Anwendung, die auf Binnengewässern eingesetzt sind. Darüber hinaus können die Partner vertraglich vereinbaren, daß andere Teile des SHSG auf Rechtsbeziehungen der Binnenschifffahrt angewendet werden, es sei denn, daß dem zwingende innerstaatliche Rechtsvorschriften entgegenstehen, wie das nach der AO über die Personenbeförderung durch den Kraftverkehr, Nahverkehr und die Fahrgastschifffahrt — Personenbeförderungsordnung (PBO) — vom 18. März 1976 (GBl. IS. 206), der VO über die Leitung, Planung und Zusammenarbeit beim Gütertransport — TransportVO (TVO) — vom 28. März 1973 und der 2. DB zu dieser VO — Bestimmungen für den Bereich Binnenschifffahrt und Allgemeine Leistungsbedingungen für Transportverträge mit dem VEB Deutsche Binnenreederei — vom 28. März 1973 (GBl. I S. 246) i. d. F. der 6. DB zur TransportVO vom 13. August 1975 (GBl. I S. 635) z. B. bei der Personenbeförderung und dem Gütertransport durch Binnenschiffe der Fall ist.

Die im Rahmen des Seeverkehrs schiffahrtstypischen wirtschaftlichen Beziehungen enthalten neben den volkswirtschaftlichen Interessen der DDR in der weit aus überwiegenden Zahl aller Fälle ein ausländisches Element. So ist namentlich an den Seetransportleistungen, die im Mittelpunkt des SHSG stehen, fast immer ein Unternehmen fremder Staatszugehörigkeit beteiligt, sei es als Befrachter, Ablader, Verfrachter, Ladungsempfänger oder Versicherer. Hinzu kommt,

daß die Schiffe ständig in Gewässern eingesetzt werden, die dem internationalen Verkehr offenstehen, so daß auch sonstige Leistungen sowie Schadenszufügungen meist Ansprüche zwischen Partnern unterschiedlicher Flaggen begründen.

Entstehen die im SHSG geregelten Rechtsbeziehungen zwischen Beteiligten aus der DDR und ausländischen Partnern, so kommt unter Bezugnahme auf die in § 1 GIW enthaltene allgemeingültige außenwirtschaftsrechtliche Festlegung des SHSG dann zum Zuge, wenn die Beteiligten dies vereinbart haben oder das maßgebliche Kollisionsrecht auf das DDR-Recht verweist. Nur in wenigen und ausschließlich schiffahrtstypischen Fällen enthält das SHSG spezifische Kollisionsregeln. Im übrigen ist auf das Rechtsanwendungsgesetz zurückzugreifen.

Verhältnis des SHSG zum GIW und zum ZGB

Das GIW stellt gemäß § 2 die allgemeine vertragsrechtliche Regelung für internationale Wirtschaftsverträge dar, auch wenn diese Verträge in anderen Gesetzen, wie beispielsweise im SHSG, speziell niedergelegt sind.^{15/} Das trifft z. B. auf die im GIW enthaltenen Grundsätze der Anwendung sowie auf die Bestimmungen über Rechtshandlungen, Vertretung und Fristen zu.

Das SHSG enthält demgegenüber die spezifischen Vertragsbeziehungen der Seeschifffahrt. Hier kann das GIW lediglich ergänzend herangezogen werden, soweit sein Gegenstand, nämlich internationale Wirtschaftsvertragsbeziehungen, berührt wird.

Im GIW sind jedoch eine Reihe weiterer Rechtsverhältnisse nicht erfaßt, da sie nicht nur für internationale Wirtschaftsbeziehungen typisch sind, sondern auch für andere Bereiche Anwendung finden. Dazu gehören z. B. die Ansprüche auf Herausgabe unberechtigt erlangter Leistungen oder auch die rechtliche Stellung der wesentlichen Bestandteile und des Zubehörs. Hier muß in Ergänzung des SHSG auf das ZGB (§§ 356 ff., 467 ff.) zurückgegriffen werden, da das GIW als die allgemeine vertragliche Grundregelung für internationale Wirtschaftsbeziehungen hierfür keine Regelung bereithält, sondern in § 2 Abs. 2 auf andere DDR-Gesetze verweist.

Besonderer Beachtung bedarf die Behandlung der Ansprüche aus außervertraglicher Schadenszufügung. Sie spielen im Schiffahrtsgeschehen eine nicht unbeträchtliche Rolle und mußten daher im SHSG auf die besonderen Verhältnisse der Schifffahrt zugeschnitten und ausführlich geregelt werden. Da das GIW außervertragliche Rechtsverhältnisse nicht erfaßt, ist in Ergänzung der §§ 104 bis 116 SHSG im Bedarfsfälle das ZGB (§§ 323 ff.) heranzuziehen.

Seetransportverträge

Dem 2. Kapitel als Kernstück des SHSG kommt bei der Gestaltung der Kooperationsbeziehungen zwischen den Außenhandelsbetrieben und der Seehandelsflotte der DDR, für die Zusammenarbeit mit den sozialistischen Staaten im Rahmen des RGW und für die rechtliche Regelung der Seetransportbeziehungen im intersystemaren Bereich eine besondere Bedeutung zu.^{16/} Dieses Kapitel umfaßt alle erforderlichen Bestimmungen über den Transport von Gütern über See, die Vertragstypen, die Beförderung, die Ausstellung und den Inhalt des Konnossements, die Leistungsstörungen und die materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters.

^{15/} Vgl. H. Solle zur Begründung des GIW vor der Volkskammer, DDR-Außenwirtschaft 1976, Heft 7, S. 2.

^{16/} Vgl. H. Rentner, „Entwurf eines Seehandelschiffahrtsgesetzes der DDR in der öffentlichen Diskussion“, Seewirtschaft 1974, Heft 6, S. 323.

^{1M} Alle Paragraphen ohne nähere Bezeichnung beziehen sich auf das SHSG.