

## Seefrachtvertrag und andere Transportleistungsverträge

Verträge über Transportleistungen/\*7/ sind als Vertragstyp im GIW nicht geregelt, so daß im SHSG zunächst die Vertragstypen systematisiert werden.

Zum Seefrachtvertrag selbst gehören die beiden Typenvarianten *Güterfrachtvertrag* und *Raumfrachtvertrag*. Beim Güterfrachtvertrag wird die Leistung durch ein näher bezeichnetes Gut bestimmt, wobei dieses einzeln oder partieweise durch Anzahl, Art, Maß oder Gewicht bezeichnet wird. Beim Raumfrachtvertrag bestimmt sich die Leistung durch den Transportraum, und dieser wird durch das Schiff, den Laderaum oder Teile des Laderaums bezeichnet (§ 5 Abs. 1 und 2). Der Inhalt beider Verträge wird also durch die Individualisierung der Beförderungsleistung charakterisiert. Der Raumfrachtvertrag kann für eine oder mehrere bestimmte Reisen (Reisecharter) oder für einen bestimmten Zeitraum (Zeitcharter) abgeschlossen werden (§ 5 Abs. 3).

Die Definition des Seefrachtvertrags (§ 4) enthält eine Anzahl grundlegender Elemente, die Bestandteil jeder Art von Seefrachtverträgen sind. Insofern ist der Seefrachtvertrag als selbständiger Vertragstyp aufzufassen, dessen Wesen durch die Erbringung einer Transportleistung gegen Entgelt bestimmt wird.

Im Unterschied zu anderen Seegesetzen/8/, in denen die Zeitcharter als Vertrag eigener Art aufgefaßt wird, behandelt das SHSG sie als eine Form des Seefrachtvertrags, da auch hier im Mittelpunkt der wirtschaftlichen Beziehungen die Beförderungsleistung des Zeitvercharterers steht. Abgesehen davon, daß sich aus dem Bewirken der Ortsveränderung der Güter die Obhutspflicht für diese ableitet, treffen die Merkmale der Legaldefinition des Seefrachtvertrags auf die Zeitcharter uneingeschränkt zu.

Mit der Normierung des *Mengenkontrakts* (Verpflichtung des Verfrachters, eine Gesamtmenge von Gütern mit mehreren Schiffen innerhalb eines bestimmten Zeitraums oder mit näher bestimmten Abfahrten zu transportieren) in § 6 wurde einerseits dem international wachsenden Bedürfnis nach einer rechtlichen Regelung langfristiger Beziehungen zwischen Verladerschaft und Schifffahrtsbetrieb zur planmäßigen Abdeckung eines umfangreichen Transportbedarfs und andererseits der Sicherung einer kontinuierlichen Auslastung der Schiffstonnage entsprochen./1/) Dieser Vertragstyp wird mit einem transport vorbereitenden Vertrag verglichen./! 0/

*Durchfrachtverkehr* (§ 7) und *kombinierter Transport* (§ 8) sind neue Organisationsformen des internationalen Transports, deren rechtliche Regelung im SHSG der transporttechnologischen Entwicklung entsprechend Rechnung trägt. Der Durchfrachtvertrag, bei dem sich ein oder mehrere Verfrachter verpflichten, gegen Zahlung der Gesamtfracht die Güter über mindestens zwei Seestrecken vom Übernahmehafen bis zum Bestimmungshafen zu transportieren und sie dem Empfänger abzuliefern, gehört eindeutig zum Anwendungsbereich des Seerechts/11/. Demgegenüber greift die Regelung des Vertrags über den kombinierten Transport,

m Vgl. R. Frenzel/A. Hauer, „Der Seefrachtvertrag — Grundmodell und besondere Arten“, DDR-Verkehr 1971, Heft 11, S. 464 ff.

18/ Vgl. J. Lopuski/J. Holowinski, Der Seefrachtvertrag Im Recht der europäischen sozialistischen Länder, Berlin 1974, S. 214 f.

19/ D. Richter-Hannes/N. Trotz, „Das internationale Seerecht und die Seerechtsentwicklung der DDR“, Seewirtschaft 1974, Heft 12, S. 720.

110/ N. Trotz, „Der Entwurf des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR und die Entwicklung im internationalen Seerecht“, Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich Hst“, Dresden 1975, Heft 1, S. 114 ff.

111/ Vgl. J. Lopuski/J. Holowinski, a. a. O., S. 120.

bei dem mindestens eine Teilstrecke über See und eine nicht über See verläuft, vom Seerecht auf die rechtliche Regelung anderer Verkehrswege über. Die Aufnahme dieses Vertrags in das SHSG erwies sich jedoch als zweckmäßig, weil die Seestrecke als Teil der Gesamtstrecke zumeist dominiert und die rechtliche Problematik damit primär durch das Seerecht und nicht durch das allgemeine Transportrecht erfaßt wird.

### Materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters

Im Unterschied zum sozialistischen Wirtschaftsrecht, das die umfassende Verantwortlichkeit des Betriebes und seiner Mitarbeiter für die Erfüllung vertraglicher Pflichten regelt, berücksichtigt das SHSG notwendigerweise die historisch gewachsene Risikoverteilung bei der Gestaltung internationaler Austauschbeziehungen im Seetransport.

Grundlage für die Ausgestaltung des Abschnitts über die materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters (§§ 61 ff.) sind die bereits erwähnten Haager Regeln von 1924 und das Ergänzungsprotokoll von 1968. Das SHSG geht dementsprechend von dem Grundsatz aus, daß der Verfrachter von der Übernahme der Güter bis zu deren Ablieferung verantwortlich ist (§ 61 Abs. 1). Allerdings kann sich der Verfrachter dann von der Verantwortlichkeit befreien, wenn er nachweist, daß er für die Vertragsverletzung nicht verantwortlich ist (§ 57 Abs. 2).

Darüber hinaus ist eine Befreiung von der materiellen Verantwortlichkeit auch vorgesehen, wenn die Beschädigung oder der Verlust der Güter auf das Verhalten der vom Verfrachter eingesetzten Personen bei der nautischen Führung des Schiffes und der Bedienung technischer Einrichtungen oder auf Feuer zurückzuführen ist (§61 Abs. 2). Daneben enthält das SHSG eine Reihe von Gründen, die die materielle Verantwortlichkeit des Verfrachters ausschließen (§ 62).

Von besonderer Bedeutung ist die Beschränkung der Haftung des Verfrachters für Beschädigung oder Verlust der Güter auf einen bestimmten Betrag. Sie ist auf 2 800 M je Packung oder Einheit oder auf 10 M je kg Bruttomasse der beschädigten oder verlorengegangenen Güter festgelegt (§ 66).

Das SHSG enthält in Anlehnung an das Ergänzungsprotokoll zu den Haager Regeln ferner besondere Bestimmungen über die materielle Verantwortlichkeit beim Durchfrachtverkehr und im kombinierten Transport (§§74 bis 78).

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß sich Angestellte des Verfrachters oder Reeders auf die Verantwortlichkeitsbefreiung oder die Haftungsbeschränkung des Verfrachters berufen können, wenn sie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Gütern in Anspruch genommen werden können (§ 68). Die Regelung der materiellen Verantwortlichkeit des Verfrachters gilt im übrigen für alle vertraglichen und außervertraglichen Ladungsschäden oder -Verluste (§ 61 Abs. 3).

Mit dieser Ausgestaltung enthält das SHSG eine umfassende Regelung für alle in der Seeschifffahrt spezifischen Tatbestände der Verfrachterverantwortlichkeit, so daß ein direkter Verweis auf andere Grundsatznormen nicht erforderlich ist. Allerdings können in Zweifelsfällen die Bestimmungen des GIW über Vertragsverletzungen und die Befreiung von den Rechtsfolgen der Vertragsverletzungen, insbesondere die §§ 278 bis 291 und 293 bis 303, als Grundlage herangezogen werden.

Dieser Verweis auf das GIW als Grundsatznorm trifft im übrigen auch für die hier nicht erwähnte Erfüllung des Vertrags zu.