

Da aber auch das GIW nicht alle Prinzipien und Begriffe in Verbindung mit der Schadenszufügung enthält, ist insoweit letztlich auf die entsprechenden allgemeinen Abschnitte des ZGB zu verweisen.

Konnossement

Das Konnossement ist ein Warenpapier und enthält als solches die Bestätigung über den Empfang der Güter zum Transport, den Umfang der Beförderungsleistung und das Auslieferungsversprechen des Verfrachters. Es kann als Namens-, Order- und Inhaberpapier ausgestellt werden (§ 27 Abs. 1). Als Warenpapier kommen auf das Konnossement die Bestimmungen der §§ 313 bis 321 GIW als generelle Norm zur Anwendung. Allerdings bedarf im Gegensatz zur Regelung des § 313 Abs. 1 GIW die Berechtigung zur Ausstellung des Konnossements keiner staatlichen Genehmigung (§ 27 Abs. 1 letzter Satz).

Die in § 33 geregelte Empfangsbescheinigung, die der Ablader anstelle des Konnossements ausstellen kann, ist ebenfalls ein Warenpapier i. S. des § 313 GIW. Auf sie kommen daher gleichfalls die entsprechenden Bestimmungen des GIW zur Anwendung.

Nicht zu den Warenpapieren i. S. des § 313 GIW gehört das Lokal-Konnossement, das beim Durchfrachtverkehr neben dem Durchkonnossement für die Teilleistung einzelner Verfrachter ausgestellt werden kann. Es dient lediglich der Abgrenzung der einzelnen Transportleistungen der beteiligten Verfrachter, läßt jedoch den Auslieferungsanspruch des legitimierten Inhabers des Durchkonnossements unberührt (§ 32).

Sonstige Vertragsbeziehungen

Schiffsmiete und Schiffsleasing

Der Schiffsmietvertrag (§§ 85 f.) sieht die Überlassung eines unbesetzten Schiffes zum vertragsgemäßen Gebrauch vor. Dies wird überwiegend zwischen einem Reeder der DDR und ausländischen Beteiligten praktiziert. Deshalb kommen auch hier subsidiär die Regelungen des GIW über die Miete (§§ 169 bis 175) zum Zuge.

Eine andere Situation liegt beim Schiffsleasingvertrag (§§ 87 ff.) vor, bei dem immer ein ausländischer Partner beteiligt ist. Durch diesen Vertrag verpflichtet sich der Leasinggeber, dem Leasingnehmer ein unbesetztes Schiff zum zeitweiligen Gebrauch zu überlassen und das Eigentum am Schiff nach Ablauf der Grundmietzeit dem Leasingnehmer zu übertragen. In diesem Vertragstyp sind zwar sowohl Elemente des Miet- als auch des Kaufvertrags (§§ 169 bis 175 bzw. 50 bis 60 GIW) enthalten; dennoch können weder das Mietrecht noch das Kaufrecht ergänzend angewandt werden. Der Schiffsleasingvertrag ist ein Vertrag eigener Art und im Streitfall vornehmlich aus sich selbst heraus zu interpretieren. Das SHSG enthält nur die wichtigsten Regeln. Die besonderen Probleme, die sich aus der kombinierten Anwendung verschiedener Vertragstypen ergeben, bleiben der Vertragsgestaltung der Partner überlassen.

Schleppen und Bugsieren

Der wachsenden wirtschaftlichen wie technischen Bedeutung des Schleppens und Schiebens von Wasserfahrzeugen und technischen Anlagen über See entsprechend wurde im SHSG das Rechtsinstitut des Schleppens und Bugsierens (§§ 101 ff.) aufgenommen, das bisher nicht ausdrücklich geregelt war.^{12/}

Wollte man den Schleppvertrag den bekannten Vertragstypen zuordnen, wäre er als Dienstleistungsver-

trag eigener Art zu betrachten. Die Tätigkeit des Auftragnehmers ist gemäß § 101 das Schleppen, Ziehen, Schieben, Festhalten oder jede andere Leistung zur Unterstützung eines Schiffes des Auftraggebers. Letzterer ist verpflichtet, das vereinbarte oder das am Sitz des Schleppunternehmers übliche Entgelt zu zahlen.

Der Transport von schwimmenden Containern und Lash-barges wird als Frachtvertrag besonderer Art und nicht als Schleppvertrag angesehen.

Der Schleppvertrag unterliegt keiner besonderen Formvorschrift, obgleich die Verwendung international im wesentlichen einheitlicher Standardverträge nach allgemeinen Schlepp- und Bugsierbedingungen üblich ist.

Während die Schäden aus einer Vertragsverletzung beim Schleppen und Bugsieren gemäß § 102 Abs. 5 der allgemeinen Ersatzpflicht unterliegen, statuiert § 102 Abs. 6 die Besonderheit, daß im Verhältnis der Vertragspartner untereinander bis zum Beweis des Gegenteils die Schäden als von dem Schiff verursacht gelten, dessen Kapitän die nautische Leitung hatte. Gemeint sind hier Schäden aus einer Kollision der Partnerschiffe untereinander. Diese Umkehr der Beweislast gegenüber § 106, der die Verantwortlichkeit des Reeders regelt, war notwendig, weil § 106 — auf dem Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 fußend^{13/} — nur die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit bei Schiffszusammenstößen allgemein erfaßt, nicht aber einen Zusammenstoß, der sich im Rahmen einer vertraglichen Schlepp- oder Bugsierleistung zwischen den beteiligten Schiffen ergeben kann. Diese Beweislastverteilung entspricht der besonderen Kommandostruktur des Schleppvertrags.

Personenbeförderungsvertrag

Die Personenbeförderung (§§ 90 ff.) ist im SHSG völlig neu geregelt worden. Der Geltungsbereich der Bestimmungen beschränkt sich auf die sog. internationale Beförderung, wenn sich also Abgangshafen und Bestimmungshafen in zwei verschiedenen Staaten befinden oder zwischen Abfahrt und Ankunft ein Hafen in einem anderen Staat als Zwischenhafen angelaufen wird. Hier wird also nicht auf den ausländischen Partner als Person, sondern auf das Anlaufen eines ausländischen Hafens als territoriale Abgrenzung abgestellt.

Gemäß § 90 gilt das SHSG nicht für die Personenbeförderung in der Küstenschifffahrt. Die rechtliche Grundlage hierfür ist in Übereinstimmung mit § 231 ZGB die AO über die Personenbeförderung durch den Kraftverkehr, Nahverkehr und die Fahrgastschifffahrt — Personenbeförderungsordnung — vom 18. März 1976 (GBl. I S. 206).

Seiner Natur nach ist der Personenbeförderungsvertrag ein Dienstleistungsvertrag. Zur Beförderungsleistung selbst treten heute neue Leistungen hinzu, wie touristische Programme, Kuren, spezielle Kreuzfahrten in klimatisch günstigen Zonen, Studienbesuche in fremden Ländern und weitere der Befriedigung geistig-kultureller Bedürfnisse der Fahrgäste dienende Leistungen, die andere Vertragselemente enthalten.

Die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit

Da das GIW Ansprüche aus außervertraglicher Schadenszufügung im Verhältnis zu Ausländern nicht regelt, ist das ZGB Grundsatznorm.

Der umfassenden Ausgestaltung des Schutzes des Lebens, der Gesundheit und des Eigentums vor Scha-

^{12/1} Vgl. dazu P. Reidienbach, „Regelung des Schleppvertrages im künftigen Seehandelsschiffahrtsgesetzbuch der DDR“, Seewirtschaft 1975, Heft 2, S. 89 ff.

^{13/} Abgedruckt bei H. Standke/H. Püschel, Internationales Seerecht, Bd. 1/1, Berlin 1962, S. 41 ff.