

denszufügung in den §§ 323 ff. ZGB entsprechen die Regelungen der §§ 330 ff. ZGB über die Rechtsfolgen einer Schadenszufügung./14/ Diesem Grundanliegen folgend, wurde im SHSG durch die Trennung der materiellen Verantwortlichkeit für Vertragsverletzungen gemäß §§ 57 ff. von der außervertraglichen Verantwortlichkeit gemäß §§ 104 ff. den spezifischen Anforderungen des Seetransportprozesses entsprochen. Eine analoge Verweisung auf § 93 ZGB ist daher im SHSG nicht erforderlich. Eine Anspruchskonkurrenz zwischen vertraglicher und außervertraglicher Verantwortlichkeit besteht nicht. Die Bestimmungen über die außervertragliche materielle Verantwortlichkeit kommen nach § 105 Abs. 3 nicht zur Anwendung, wenn der Anspruch auch aus der vertraglichen materiellen Verantwortlichkeit geltend gemacht werden kann. Daraus folgt, daß auch Ansprüche aus Verträgen nach Fristablauf (vgl. § 136 Abs. 1) nicht als Ansprüche aus außervertraglicher Verantwortlichkeit durchgesetzt werden können.

Der Grundtatbestand der *außervertraglichen materiellen Verantwortlichkeit des Reeders* (§ 105) knüpft an die rechtswidrige Schadensverursachung an. Auch hier gilt der Grundsatz der widerlegbaren Verantwortlichkeitsvermutung. Der Reeder, der wegen der Schädigung eines anderen in Anspruch genommen wird, kann sich demgemäß von der Verantwortlichkeit befreien, wenn er gemäß § 105 Abs. 2 nachweist, daß der Schaden nicht abgewendet werden konnte, obwohl er und die beim Betrieb des Schiffes eingesetzten Personen alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise gefordert werden konnten.

Im speziellen Tatbestand der *außervertraglichen materiellen Verantwortlichkeit bei Schiffszusammenstößen* (§ 106), der — wie bereits erwähnt — auf das internationale Übereinkommen vom 23. September 1910 zurückgreift/15/, ergibt sich ein Unterschied zum Grundtatbestand. Nach dieser Bestimmung hat der Geschädigte nachzuweisen, daß der Reeder oder die von ihm beim Betrieb des Schiffes eingesetzten Personen nicht alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise gefordert werden konnten, um den Zusammenstoß abzuwenden.

Eine teilweise Befreiung von der Verantwortlichkeit des Reeders für die von ihm auf dem Schiff eingesetzten Personen sieht das SHSG im Unterschied zur ZGB-Regelung/16/ nicht vor. Der Reeder hat alle Handlungen der von ihm eingesetzten Personen wie eigene zu vertreten, weshalb auch immer nur derjenige als Schadenersatzpflichtiger genannt ist, der als Reeder ein Schiff in eigenem Namen betreibt.

Als ein weiterer spezieller Tatbestand ist die *außervertragliche materielle Verantwortlichkeit für die Verunreinigung von Gewässern der DDR* fixiert (§ 109). Treten aus einem Schiff Stoffe (nicht nur Öl) heraus, die die Gewässer der DDR, den Strand oder hier befindliche Sachen verunreinigen oder zu verunreinigen drohen, so hat der Reeder alle Kosten zur Beseitigung oder Verhinderung der Verunreinigung zu ersetzen

14/ Vgl. hierzu M. Posch, „Schutz des Lebens, der Gesundheit und des Eigentums vor Schadenszufügung“, NJ 1974 S. 726 ff.; J. Göhring, „Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Betriebes für Schadenszufügung“, NJ 1975 S. 508 ff.

15/ Art. 3 dieses Übereinkommens lautet: „Ist der Zusammenstoß durch Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt, so liegt der Ersatz des Schadens dem Schiffe ob, dem das Verschulden zur Last liegt.“

16/ Vgl. Ziff. 3.2.2. der grundsätzlichen Feststellung Nr. 2/1975 des Staatlichen Vertragsgerichts zur Anwendung von Bestimmungen des Zivilgesetzbuches auf Wirtschaftsrechtsverhältnisse vom 30. September 1975 (Verfügungen und Mitteilungen des Staatlichen Vertragsgerichts beim Ministerrat der DDR 1975, Nr. 2, S. 5. Vgl. hierzu auch G. Strassmann/E. Süß, „Zur Bedeutung des Zivilgesetzbuches für die Rechtsverhältnisse in der Volkswirtschaft der DDR“, Wirtschaftsrecht 1975, Heft 1, S. 4 ff. (6); H. Büschel, „Zur Vorwerfbarkeit schadenstiftenden Handelns bei der materiellen Verantwortlichkeit im Entwurf des ZGB“, Staat und Recht 1975, Heft 2, S. 217 ff.

(§ 109 Abs. 1). Die Ersatzpflicht entfällt nur dann, wenn der Reeder nachweist, daß die in § 109 Abs. 3 genannten unabwendbaren Ereignisse (außergewöhnliche, nicht abwendbare Naturereignisse, deren Folgen nicht vermeidbar waren, kriegerische und kriegsähnliche Ereignisse u. a.) Vorgelegen haben, oder den Gegenbeweis erbringt, daß der Schaden ausschließlich durch den Geschädigten verursacht wurde und dieser nicht alle Maßnahmen zur Abwendung des Schadens ergriffen hat.

Mit dieser Regelung wird den Erfordernissen des § 344 ZGB, der die Verantwortlichkeit aus Quellen erhöhter Gefahr festlegt, und des § 343 Abs. 2 ZGB hinsichtlich des Ausschlusses von Schadenersatz bei Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses entsprochen./17/ Während die materielle Verantwortlichkeit die durch das Gesetz festgelegte finanziell meßbare Reaktion eines bestimmten pflichtwidrigen Verhaltens regelt, bestimmt die Haftung den Umfang der Pflichten zum Entstehenmüssen, d. h. womit einzustehen ist, mit welchen Vermögensteilen und -werten der Verpflichtete gegenüber dem Berechtigten „haftet“./18/

Dem Grundsatz des internationalen Seehandelsrechts und sämtlicher ausländischer seerechtlicher Regelungen folgend, wurde auch in das SHSG eine *Haftungsbeschränkung des Reeders* aufgenommen. Diese in den §§ 111 ff. normierte Haftungsbeschränkung beruht auf dem Prinzip der im Internationalen Übereinkommen zur Vereinheitlichung der Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vom

10. Oktober 1957/19/ enthaltenen Summenhaftung (Schiffsgröße in Registertonnen multipliziert mit einem bestimmten Betrag = Haftungshöchstbetrag). Nach § 114 betragen die Haftungshöchstbeträge bei Ansprüchen aus Personenschäden 900 M je Registertonne des Schiffes, bei Sachschäden 280 M je Registertonne des Schiffes und bei Personen- und Sachschäden 900 M je Registertonne des Schiffes. Bei Verunreinigung der Territorial- oder inneren Seegewässer der DDR kann die Schadenersatzpflicht auf 560 M je Registertonne des Schiffes oder auf einen Höchstbetrag von 60 Millionen M beschränkt werden (§ 116 Abs. 1).

Ausgangspunkt ist die persönliche, zunächst unbeschränkte Haftung des Reeders. Diese Haftung kann, wenn gegen den Reeder Ansprüche aus der Verletzung oder Tötung von Menschen, die sich zur Beförderung an Bord befanden, oder aus dem Verlust oder der Beschädigung von an Bord befindlichen Sachen oder anderen Schäden, die beim Betrieb des Schiffes entstanden sind, durch Hinterlegung einer Haftungssumme gegenüber den Gläubigern bestimmter Ansprüche beschränkt werden. Eine Haftungsbeschränkung ist nicht möglich, wenn der Schaden auf eine Pflichtverletzung des Reeders zurückzuführen ist (§ 111 Abs. 3). Bei der Auslegung des Schadensbegriffs sind die §§ 336, 337 ZGB subsidiär anzuwenden.

Die Normierung der Nichtanwendung der Haftungsbeschränkung erfolgt in § 112. Danach gilt die Haftungsbeschränkung des Reeders z. B. nicht für Ansprüche aus Rettungsleistungen oder aus Beitragsleistungen zur Großen Haverei, aus der Verpflichtung des Reeders zur Beseitigung von Wracks in den Territorial- und inneren Seegewässern der DDR und aus nuklearen Schäden durch kerngetriebene Schiffsanlagen oder durch nukleares Material. Die materielle rechtlichen Normen über die

17/ Vgl. dazu auch I. Fritsche/M. Posch, „Die Verantwortlichkeit der Betriebe aus Quellen erhöhter Gefahr“, NJ 1976 S. 198 ff.

18/ Vgl. hierzu insbesondere W. Schneider, „Zum Verhältnis von Haftung und Verantwortlichkeit“, Staat und Recht 1972, Heft 10/11, S. 1726 ff.; R. Braune, „Zur Vermögenshaftung des volkseigenen Betriebes“, Staat und Recht 1974, Heft 8, S. 1358 ff.

19/ Abgedruckt bei H. Standke/H. Püschel, Internationales Seerecht, Bd. n/2, Berlin 1965, S. 159 ff.