

Errichtung des Haftungsfonds sind in den § 115 f. festgelegt. Das Verfahren zur Durchführung der Beschränkung der Haftung des Reeders wird in der dem SHSG folgenden Schiffsverkehrsordnung ausgestaltet werden.

Für die Errichtung des Haftungsfonds und die Durchführung des Verfahrens wegen der Haftungsbeschränkung ist gemäß § 115 Abs. 5 das Bezirksgericht Rostock zuständig, was die unmittelbare Berührung der Justizorgane der DDR mit dem speziellen Anliegen der Seeschifffahrt deutlich macht.

Pfandrechte an Seeschiffen

Im SHSG ist das Recht der Schiffsgläubiger gänzlich neu geregelt worden. Ursache dafür war die Einführung des bereits erwähnten Summenhaftungssystems und die Anpassung an die Internationale Konvention über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 24. Mai 1967. Das Neue besteht darin, daß nach § 120 nur noch in folgenden Fällen ein Schiffsgläubigerrecht begründet wird:

- für Lohnforderungen und andere Forderungen von Mitgliedern der Schiffsbesatzung, die sich aus dem Arbeitsverhältnis ergeben;
- für staatliche Steuern und Abgaben, Hafen- und Kanalgebühren, Wasserstraßenabgaben und Lotsengeld;
- für Forderungen wegen Verletzung oder Tötung von Menschen beim Betrieb des Schiffes;
- für Forderungen aus außervertraglicher materieller Verantwortlichkeit wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen einschließlich der Forderungen aus der Verunreinigung der Gewässer gemäß § 109;
- für Forderungen aus Rettungsleistungen, Wrackbeseitigung und Beitragsleistungen zur Großen Haverei.

Die Mithaftung der Fracht ist fortgefallen. Das gleiche gilt für die Bestimmung des Rangs der Schiffsgläubigerrechte nach der einzelnen Reise als Haftungseinheit.

Das Schiffsgläubigerrecht ist als gesetzliches Pfandrecht ausgestaltet, das weder eines Besitzes des Schiffes noch der Eintragung im Schiffsregister bedarf. Da für DDR-Gläubiger gegenüber volkseigenen Reedereien der DDR die Notwendigkeit der Einräumung eines Pfandrechts entfällt, ist die genannte Regelung vornehmlich unter dem Gesichtspunkt der Sicherung und Durchsetzung von Forderungen der DDR-Gläubiger und der ausländischen Gläubiger gegenüber ausländischen Schiffen aufgenommen worden.

Das Verfahren über die Vollstreckung in Schiffe und Schiffsbauwerke wird gleichfalls in der Schiffsverkehrsordnung geregelt werden.

Als ein weiteres Folgenormativ zum SHSG ist eine neue Schiffsregistrierungsverordnung vorgesehen. In dieser Verordnung wird auch das Rechtsinstitut der Schiffs- und Schiffsbauhypothek ausgestaltet werden, das in nahezu allen Ländern, die Seeschifffahrt betreiben, bekannt ist. Als vertragliches Pfandrecht wird dieses Rechtsinstitut durch die Einbeziehung in das sozialistische Rechtssystem zu einem Instrument für die Erweiterung der Handelsflotte der DDR und die dingliche Sicherung volkseigener Mittel bei Schiffsexporten. Da im GIW zwar das Pfandrecht im allgemeinen, nicht aber das vertragliche Pfandrecht der Hypothek im besonderen eine Ausgestaltung erfahren hat, wird es in bezug auf die Schiffshypothek eine stärkere Anlehnung an die Regelung der Grundstückshypothek im ZGB und an die dazu erlassenen Folgenormative/20/ geben, so-

/20/ Das sind die VO über die Staatliche Dokumentation der

weit die Schiffsregistrierungsverordnung, die ihr folgende Schiffsregisterverordnung und die erwähnte Schiffsverkehrsverfahrensordnung dieses vorsehen.

Große Haverei, Bettung aus Gefahr und Verklarung

Zu den besonderen Reiseereignissen im Sinne des SHSG (9. Kapitel) gehören die Große Haverei (§§ 125 ff.), die Rettung aus Gefahr (§§ 128 ff.) und die Abgabe einer Verklarung (§ 135).

Große Haverei liegt vor, wenn absichtlich und vernünftigerweise außerordentliche Opfer und Aufwendungen erbracht wurden, um Schiff, Fracht und Ladung im Zusammenhang mit einer Reise vor einer gemeinsamen Gefahr zu bewahren./21/ *Rettung aus Gefahr* erfaßt die Fälle der Rettung von Schiffen, die sich in Gefahr befinden, der Rettung von Sachen, die sich an Bord befinden, und der Erhaltung der Schiffsfracht. Sowohl die Große Haverei als auch die Rettung aus Gefahr begründen gesetzliche Schuldverhältnisse. Allerdings werden Verträge über Rettungsleistungen regelmäßig als zusätzliche Sicherung abgeschlossen. Rettungsverträge können als besonderer Typ des Dienstleistungsvertrags angesehen werden, so daß bei Vertragsabschlüssen zwischen einem Schiff der DDR und einem Ausländer, wenn das Recht der DDR vereinbart wurde, die §§ 98 ff. GIW zu beachten sind.

Das ZGB ist Grundsatznorm auch für Rettungshandlungen, die ohne besondere vertragliche Regelung erfolgten. Für die Rettung sozialistischen Eigentums und des Eigentums der Bürger der DDR ist darüber hinaus insbesondere die Pflicht zur Abwehr von Schäden und Gefahren gemäß §§ 323 ff. ZGB zu berücksichtigen.

Das Feststellungs- und Verteilungsverfahren (Dispache) der Großen Haverei ist im SHSG nicht enthalten. In Ergänzung des § 127 werden die entsprechenden Verfahrensvorschriften in einer besonderen Verordnung geregelt. Die Verordnung wird die Berufung der Dispaceure, die Verteilung der Dispace, den Einspruch und die Vollstreckung der Dispace festlegen. Da in dieser Verordnung für die Einreichung der Klage und die Durchführung des Verfahrens keine besonderen Bestimmungen vorgesehen sind, muß auf die entsprechenden Bestimmungen der ZPO verwiesen werden, was im übrigen auch für die Vollstreckung der Dispace gilt.

Die Ausgestaltung der Vorschriften über die Rettung aus Gefahr erfolgte auf der Grundlage des Brüsseler Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910./22/ Da die Regierung der DDR dieses internationale Übereinkommen bereits durch Ziff. 3 der Bekanntmachung über die Wiederverwendung multilateraler internationaler Übereinkommen vom 16. April 1959 (GBl. S. 505) für wieder anwendbar erklärt hatte, wurde mit seiner Übernahme in das SHSG der DDR ein Beitrag zur internationalen Rechtseinheitlichung dieses wichtigen Bereichs geleistet./23/

Die in § 135 geregelte *Verklarung* ist eine Erklärung, die der Kapitän unverzüglich im nächsten angelaufenen Hafen abgeben muß, wenn das Schiff, eine an Bord

Grundstücke und Grundstücksrechte in der DDR — Grundstücksdokumentationsordnung — vom 6. November 1975 (GBl. I S. 697); die AO über das Verfahren in Grundbuchsachen — Grundbuch Verfahrensordnung — vom 30. Dezember 1975 (GBl. 1976 I S. 33) und die VO über die Vollstreckung in Grundstücke und Gebäude vom 18. Dezember 1975 (GBl. 1976 I S. 1).

/21/ Vgl. M. Oesau/A. Rupprecht, „Zur Regelung der Großen Haverei und der Dispace im Entwurf des neuen Seehandels-schiffahrtsgesetzes der DDR“, Seewirtschaft 1974, Heft 12, S. 717. /22/ Abgedruckt bei H. Standke/H. Püschel, a. a. O., Bd. 1/1, S. 47 ff.

/23/ Vgl. auch P. Reichenbach, „Vorschriften des Seehandels-schiffahrtsgesetzbuches über die Rettung von Schiffen aus Gefahr“, Seewirtschaft 1975, Heft 4, S. 221.