

dung steht. Eine derartige Lösung ist überdies rechtstheoretisch nicht zwingend, da auch bisher das Kollisionsrecht nicht eindeutig zum Rechtszweig „Zivilrecht“ gerechnet werden konnte.

Es könnte nun naheliegen, eine Aufteilung des Kollisionsrechts auf die dafür geeigneten Gesetze vorzunehmen, d. h. die Kollisionsnormen mit denjenigen Tatbeständen des materiellen Rechts, auf die sie im Konfliktfall verweisen, gesetzestechisch zu verbinden. Die praktischen Konsequenzen einer solchen Handhabung sind aber kaum annehmbar:

So wäre es notwendig, auch die allgemeinen Bestimmungen des Kollisionsrechts in jedem dieser Einzelgesetze zu regeln, da zentrale Grundvorschriften, auf die verwiesen werden könnte, nicht existierten. Die unvermeidliche Doppelregelung würde sich im übrigen auf einen sehr breiten Normenkreis beziehen, da die wichtigsten Anknüpfungsregeln (z. B. für das allgemeine Vertragsstatut, die Form von Verträgen, die Eigentumsverhältnisse, die außervertragliche Verantwortlichkeit) in vielen Bereichen eine Rolle spielen. Für die jeweiligen Gesetze entstünde eine kaum, tragbare Belastung mit zweckfremden Normen, worunter die Klarheit und Übersichtlichkeit der Kollisionsregelung leiden würde.

Der Versuch, unter Vermeidung von Doppelregelungen eine Aufteilung auf nur wenige Gesetze vorzunehmen (z. B. ZGB und AWG), würde dagegen dazu führen, daß es keine vollständige Regelung des Kollisionsrechts gäbe. In diesem Fall müßten beide Gesetze aufeinander verweisen. Die Spezialbereiche, die häufig einer kollisionsrechtlichen Vorentscheidung bedürfen (z. B. Urheber-, Verkehrs- und Seerecht), hätten diese Normen mehreren Gesetzen zu entnehmen. Für den Bereich des Seerechts, der sehr viele kollisionsrechtliche Anknüpfungen benötigt, wäre das eine untragbare Situation.

Es ist u. E. auch nicht angebracht, den gesamten Komplex des Kollisionsrechts in das AWG — als das Gesetz mit der breitesten internationalen Wirksamkeit — aufzunehmen⁷. Das AWG ist trotz seines breiten Geltungsbereichs eben kein Gesetz, das alle Vermögensverhältnisse normiert, die internationalen Charakter besitzen oder ihn annehmen können; es ist in erster Linie ein Instrument der Außenwirtschaftsbeziehungen^{8,9}. Deshalb wäre manche Kollisionsnorm hier ebenso deplaciert wie das gesamte Kollisionsrecht im ZGB.

Diese kurze, rein pragmatische Betrachtung zeigt, daß das Kollisionsrecht keinem Geltungsbereich der genannten Gesetze eindeutig zugeordnet werden kann. Die gegenwärtige Situation erfordert offensichtlich einen einheitlichen theoretischen Ausgangspunkt und die eindeutige Bestimmung der Stellung dieser Normen im System der gegenwärtigen Gesetzgebungsvorhaben.

Schon vor Jahren hat Wiemann dargelegt, daß das Kollisionsrecht eine gewisse relative Selbständigkeit besitzt¹. Letzten Endes resultiert die erforderliche Abgrenzung zum Bereich der materiellen Normen daraus, daß mit Hilfe der Kollisionsnormen nicht das jeweilige Rechtsverhältnis selbst geregelt, sondern nur die Entscheidung getroffen wird, welcher Rechtsordnung ein Sachverhalt zuzuordnen ist¹⁰. Diese Entscheidungsfindung über die zuständige Rechtsordnung ist metho-

disch und von der Zielsetzung her etwas ganz anderes, als wenn durch die so designierte Rechtsordnung der Sachverhalt selbst reguliert wird. Rechtstheoretisch bringen die Kollisionsnormen ein anderes Rechtsverhältnis zum Entstehen als die materiellen Normen. Die Kollisionsnormen regeln direkt nur die Beziehungen, die für die zuständigen Organe oder Partner bei der Auswahl der heranzuziehenden Rechtsordnung entstehen, während das angewandte materielle Recht der Rechtsausdruck für die von den Partnern im Prozeß ihres Zusammenwirkens entstehenden gesellschaftlichen und ökonomischen Verhältnisse ist. Insofern ist es problematisch, den Regelungsgegenstand des Kollisionsrechts vom System, der jeweiligen Ware-Geld-Beziehungen her zu bestimmen¹¹.

Diese Charakterisierung trifft auf alle Kollisionsnormen zu, gleichgültig, in bezug auf welchen der oben genannten Rechtszweige (einschließlich des Familienrechts) sie über die Anwendung der jeweiligen materiellen Normen zu entscheiden haben¹². Nicht die Kollisionsnormen bringen das Charakteristische der zu regelnden gesellschaftlichen Verhältnisse zum Ausdruck, sondern die materiellen Normen des nationalen Rechts, die auf Grund der Verweisung angewendet werden und die deshalb in verschiedene Regelungsbereiche (z. B. Zivilrecht, Recht internationaler Wirtschaftsbeziehungen, Familienrecht) zu trennen sind. Deshalb ist¹⁴ eine Verbindung der Kollisionsnormen mit den jeweiligen materiellen Normen theoretisch nicht zwingend. In dieser Hinsicht deuten die Anerkennung eines eigenen Regelungsgegenstandes, die damit verbundene Abgrenzung von den Zweigen des materiellen Rechts, die übereinstimmende Aufgabenstellung, die mit spezifischen einheitlichen Methoden erfüllt wird, und die daraus resultierenden gleichartigen Systematisierungsgrundsätze auf eine Zusammenfassung in einem einheitlichen Rechtszweig hin¹³. Damit würde der spezifischen Aufgabenstellung des internationalen Privatrechts¹¹ im System des sozialistischen Rechts entsprechen.

Von dieser Basis aus ist es dann auch möglich, zu einer praktischen Lösung des Kodifikationsproblems zu gelangen. Unter den gegebenen Umständen bietet es sich an, das Kollisionsrecht in einem selbständigen Gesetz zusammenzufassen¹⁵. Damit wäre für alle Regelungsbereiche, in denen diese Frage praktisch wird, der Verweis auf ein einheitliches Gesetz möglich.

Das bedeutet allerdings nicht, alle Kollisionsnormen in dieses Gesetz aufzunehmen. Es gibt eine Reihe von Kollisionsnormen, die nur in einem kleinen, speziellen Bereich Bedeutung besitzen, so daß ihre Aufnahme in ein Gesetz über das Internationale Privatrecht zu einer unnötigen Belastung mit Spezialnormen führen könnte¹⁶. Aus regelungssystematischen Gesichtspunkten wäre es in diesen Fällen besser, wenn man derartige Normen ausklammern würde, um sie im zuständigen

11 In diesem Sinne auch Maskow, a. a. O., S. 4.

12 Siehe auch Reczei, a. a. O., S. 11.

13 Wiemann (a. a. O., S. 248) plädiert für eine derartige Verfahrensweise unter Ausschluß der Kollisionsnormen, die für die internationalen Wirtschaftsbeziehungen zur Anwendung kommen. Anders Such (a. a. O., S. 766), der für eine Zusammenfassung des Kollisionsrechts mit den direkten Regelungen internationaler Ware-Geld-Beziehungen in einem Rechtszweig eintritt, allerdings unter der Voraussetzung, daß alle direkten Normen (einschließlich der Bürger-Beziehungen), die internationale Ware-Geld-Verhältnisse regeln, einen selbständigen Rechtszweig „Internationales Zivilrecht“ bilden.

14 In der Literatur der sozialistischen Staaten wird die Auffassung vom internationalen Privatrecht als der ausschließlichen Zusammenfassung der Kollisionsnormen durchaus vertreten. Vgl. Reczei, a. a. O., S. 11. Anderer Auffassung sind wohl Pereterski/Krylow, vgl. Lehrbuch des internationalen Privatrechts, Berlin 1962, S. 6 f.

15 Wiemann (a. a. O., S. 248) schlägt ein „Rechtsanwendungsgesetz“ vor, allerdings mit der bereits genannten Einschränkung. Vgl. auch Maskow, a. a. O., S. 4.

16 Die Problematik der subsidiär anwendbaren Kollisionsnormen wird hier außer acht gelassen.

7 Dazu tendiert Such (a. a. O., S. 766), allerdings unter dem Gesichtspunkt der Schaffung eines Gesetzes, das alle internationalen Ware-Geld-Beziehungen regelt (einschließlich die der Bürger). — Dagegen wendet sich zu Recht Maskow (a. a. O., S. 4).

8 Vgl. Kemper/Rudolph, a. a. O., S. 144.

9 vgl. Wiemann, „Grundfragen der Kodifizierung des Kollisionsrechts der DDR“, NJ 1962 S. 246.

in Wiemann, a. a. O., S. 246 f.; Maskow, a. a. O., S. 4; RCzei, Internationales Privatrecht, Budapest 1960, S. 11.