

Kollisionsprinzipien bei außervertraglichen Schuldverhältnissen entschließen können. Rechtslehre und Rechtsprechung fast aller Länder sind sich jedoch weitgehend darüber einig, daß bei außervertraglichen Schuldverhältnissen an das Recht des Begehungsortes (*lex loci delicti*) anzuknüpfen ist³¹. Dieser Grundsatz erfährt verschiedentlich dann eine Einschränkung, wenn es sich bei den Beteiligten ausschließlich um Angehörige desselben Staates handelt. Gehören die Beteiligten verschiedenen Staaten an, so bietet sich außerdem eine Anknüpfung an das Recht des Prozeßortes an. Diese Lösung erscheint jedoch nicht zweckmäßig, weil zu der Rechtsordnung des Begehungsortes ein weit engerer Zusammenhang als zu dem Ort der Durchführung des Verfahrens besteht. Zudem sollte nicht ohne überzeugende Gründe eine nahezu umfassende Einheitlichkeit, die sich im Laufe der internationalen Rechtsentwicklung herausgebildet hat, aufgegeben werden.

Außervertragliche Schuldverhältnisse sollten demnach grundsätzlich der *lex loci delicti* unterstellt werden. Problematisch ist hierbei jedoch die Definition des Begehungsortes. Überwiegend wird als Begehungsort der Handlungsort angesehen, also der Ort, an dem die Handlung ganz oder zum Teil ausgeführt wurde. Andere Auffassungen gehen bei der Bestimmung des Begehungsortes vom Recht des Erfolgsortes aus, also des Ortes, an dem der Schaden eingetreten ist.

Die Anknüpfung an das Recht des Begehungsortes ist bei *Schiffszusammenstößen* innerhalb der Territorialgewässer eines Staates nicht problematisch; anders dagegen auf hoher See, also außerhalb des Geltungsbereichs nationaler Rechtsordnungen. Soweit es sich um einen Zusammenstoß von Schiffen gleicher Flagge handelt, ist die Anknüpfung an das gemeinsame Flaggenrecht die beste und auch allgemein übliche Lösung. Sind jedoch Schiffe verschiedener Flaggen beteiligt, so ist die Anknüpfung nicht so eindeutig.

Zunächst einmal läßt sich ein Recht des Begehungsortes dadurch konstruieren, daß man davon ausgeht, daß die Schiffe ein Stück ihres Territoriums darstellen. Die Wahl der Anknüpfung an das Recht des Handlungsortes oder an das Recht des Erfolgsortes oder eine alternative Anknüpfung führen jedoch nur dann zu befriedigenden Ergebnissen, wenn einseitig Ansprüche erhoben werden. In der Praxis werden jedoch häufig gegenseitig Forderungen geltend gemacht, nämlich wenn beide geschädigt sind, und oft kann nur nach einer Beweisaufnahme festgestellt werden, was als Handlungs- und was als Erfolgsort anzusehen ist.

Es entsteht also die Frage, ob bei gegenseitigen Ansprüchen ein anderer Anknüpfungsgrund gesucht werden muß. Verschiedentlich wird die Auffassung vertreten, bei Kollisionen auf hoher See sei grundsätzlich die *lex fori* anzuwenden. Diese Lösung ist jedoch bedenklich. Aus der Tatsache, daß die Zuständigkeit eines bestimmten Gerichts gegeben ist, kann nicht gefolgert werden, daß dieses Gericht das Recht seines Staates anwenden muß, denn Jurisdiktion allein ist noch kein Anknüpfungsfaktor. Dieses Recht steht, wenn keine der Parteien dem Gerichtsstaat angehört, in keinerlei Beziehung zu den Parteien, und im übrigen wäre der Geschädigte — sachlich völlig ungerechtfertigt — dadurch in der angenehmen Lage, sich unter den Rechtsordnungen diejenige auszusuchen, die ihm für seine Ansprüche am günstigsten erscheint.

Somit bleibt nur der Rückgriff auf das Flaggenrecht. Da die Bezugnahme auf das Flaggenrecht des -Klägers schon deshalb bedenklich wäre, weil sie geradezu dazu anhält, so schnell wie möglich Klage zu erheben, bleibt

nur die Anknüpfung an das Flaggenrecht des Verklagten. Diese Lösung erscheint auch besser, als dem Geschädigten ein Wahlrecht zu überlassen oder das dem Verletzten günstigere Recht zu wählen, da daraus möglicherweise Zufallseinflüsse und Rechtsunsicherheit resultieren können.

Ähnlich wie bei Schiffszusammenstößen ist die Problematik bei der *Bergung und Hilfeleistung*. Erfolgen die Leistungen ausschließlich in Territorialgewässern, so ist nach überwiegender Rechtsauffassung an die *lex loci delicti* anzuknüpfen. Den verschiedentlich vertretenen Auffassungen, der *lex fori* den Vorzug zu geben, kann aus ähnlichen Gründen wie den oben angeführten nicht zugestimmt werden. Das gilt auch dann, wenn die Bergung und Hilfeleistung auf hoher See erfolgt. In diesem Fall sollte vielmehr vom Flaggenrecht des geretteten Schiffes ausgegangen werden, da allein dessen Verpflichtung in Frage steht.

Auch bei der *Großen Haverei*³² ist zunächst an das Flaggenrecht anzuknüpfen, jedoch nur insoweit, als es um die Beantwortung der Fragen geht, unter welchen Voraussetzungen das Schiff zu einem Opfer schreiten darf und welche Formvorschriften ggf. zu beachten sind. Die übrigen Rechtsbeziehungen (also das Verfahren der Regulierung, die Entscheidung, welche Schäden Havariegrosse sind und in welcher Weise der Ausgleich zu erfolgen hat) sind dem Recht des für die Regulierung zuständigen Gerichts zu unterstellen. Hierbei ist jedoch zu erwähnen, daß bei entsprechender Vereinbarung das nationale Recht den York—Antwerp—Rules³³ untergeordnet ist und nur subsidiäre Geltung hat.

Wie die Betrachtung der außervertraglichen Rechtsverhältnisse gezeigt hat, genügt die Anknüpfung an den Tatort, also eine Kollisionsregel, die auch für ein eventuelles Gesetz über das Internationale Privatrecht zu konzipieren wäre. Insofern bedarf es keiner speziellen Regelung im Seegesetz. Allerdings bilden die Rechtsverhältnisse, die auf hoher See begründet werden, eine Ausnahme. Bei ihnen muß auch künftig die Anknüpfung an das Recht der Flagge gesetzlich vorgesehen werden. Da diese Kollisionsnorm nur im Bereich der Seeschifffahrt Bedeutung erlangt, erscheint ihre Aufnahme in das Seegesetz ratsam. Da die Anknüpfungssproblematik beim Rechtsinstitut der Großen Haverei einerseits besonders kompliziert ist (Statutenspaltung, Flaggenrecht und *lex fori*) und es sich andererseits um ein selbst für das Seerecht spezielles Rechtsverhältnis handelt, wäre die Herstellung einer gesetzestechnischen Verbindung zwischen den entsprechenden materiellen und Kollisionsnormen zu empfehlen.

Zur *Haftungsbeschränkung des Reeders* werden hier keine weiteren Ausführungen gemacht, weil nach unserer Auffassung für das Recht der DDR gegenwärtig davon ausgegangen werden muß, daß die Anknüpfung bei der Beschränkung dem Anspruch folgt³⁴, für die sie im Einzelfall angewendet werden muß. Allerdings ist zu beachten, daß das Abkommen über die Beschränkung der Reederhaftung von 1957 auf die *lex fori* orientiert³⁵, so daß bei einem eventuellen späteren Beitritt der DDR in dieser Hinsicht eine Änderung eintreten müßte.

32 Die Große Haverei bezeichnet sämtliche Vermögensschäden an Schiff und/oder Ladung, die auf Weisung des Kapitäns herbeigeführt wurden, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten.

33 Text und Erläuterungen befinden sich in: Internationales Seerecht, Teil II, 2. Bd., Berlin 1965, S. 21 ff.

34 Die internationale Praxis ist in dieser Hinsicht sehr unterschiedlich, vgl. den Überblick bei pineus, Limited Liability in Collision Cases, Göteborg 1965, S. 32 ff.

35 Art. 7 Abs. II des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung der Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vom 10. Oktober 1957, in: Internationales Seerecht, Teil II, 2. Bd., Berlin 1965, S. 163 ff.

31 Ráczai, a. a. O., S. 340; Rabel, Conflict of Laws, Chicago 1947, S. 343.