

Internationale Gerichtszuständigkeit nach der EuGVVO am Beispiel des Transportrechtes

*Florian Schulz**

I. Einleitung

1. Internationale Gerichtszuständigkeit im Zeitalter der Globalisierung

Innerhalb der letzten fünfzig Jahre ist die Bedeutung des internationalen Güterverkehrs für Deutschland explosionsartig gestiegen: Die Menge der im internationalen Straßengüterverkehr transportierten Güter ist mittlerweile mehr als 400 Mal so hoch wie 1950, ähnlich beeindruckende Steigerungsraten kann auch der Luftfrachtverkehr aufweisen.¹

Ein Ende dieser Entwicklung ist vor dem Hintergrund der fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung nicht abzusehen, was eindrucksvoll dadurch bewiesen wird, dass die im grenzüberschreitenden Verkehr transportierte Gütermenge allein im Jahr 2004 um 15,3 % stieg, während die im Binnenverkehr transportierte Gütermenge stagnierte.²

Diese erfreuliche Entwicklung des internationalen Güterverkehrs bringt natürlich auch eine enorme Steigerung der Zahl von Rechtsstreitigkeiten mit Auslandsberührung mit sich, womit auch der Frage der internationalen Gerichtszuständigkeit für die transportrechtliche Praxis eine immer größere Bedeutung zukommt.

Unter der Überschrift „Internationale Gerichtszuständigkeit“ wird manchmal auch die Frage der so genannten „Anerkennungszuständigkeit“ behandelt.³ Dies ist jedoch begrifflich unscharf, werden hierunter doch die Regelungen zur Anerkennung der Urteile fremder Staaten im Inland gefasst, wobei dieses Anerkennungsrecht ferner keinen eigenen Sachbezug zum Transportrecht hat.

Im Rahmen dieses Artikels wird daher die „Internationale Gerichtszuständigkeit“ nur im Sinne von Entscheidungszuständigkeit behandelt. Die Frage der Entscheidungszuständigkeit, also ob unabhängig von der örtlichen Zuständigkeit überhaupt inländische Gerichte zur Entscheidung der Streitigkeit befugt sind,⁴ wirkt sich in vielerlei Hinsicht auf Ablauf und Erfolgsaussichten derartiger Streitigkeiten aus.

* Der Autor studiert Rechtswissenschaft an der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg.

¹ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Herbst 2004, S. 5 verfügbar unter: <http://www.bag.bund.de/service/Marktbeobachtung2004-2.pdf>; Bundesminister für Verkehr, Verkehr in Zahlen 1994, S. 186, 206

² Bundesamt für Güterverkehr, aaO.

³ Vgl. Geimer, Reinhold, 'Internationales Zivilprozessrecht' (O. Schmidt, Köln, 2005) Rn. 851ff.

⁴ Vgl. Schack, Haimo, 'Internationales Zivilverfahrensrecht' C.H. Beck, München, 2002) Rn. 188.

2. Bedeutung der internationalen Gerichtszuständigkeit

i. Gerichtsverfassung

Durch die internationale Zuständigkeit wird zunächst einmal bestimmt, wie das entscheidende Gericht zusammengesetzt ist: In Deutschland entscheidet bei Streitigkeiten auf dem Gebiet des Transportrechtes regelmäßig, in Anwendung des § 95 I Nr. 1, 4 f) GVG, eine gemäß §§ 105, 109 GVG aus einem Berufsrichter und zwei mit der Praxis des Handelsverkehrs vertrauten Laien zusammengesetzte Kammer am Landgericht. Sollte diese Streitigkeit jedoch vor ein italienisches Tribunale (von der Funktion her in etwa dem deutschen Landgericht vergleichbar) gelangen, würde dort nur ein einzelner Berufsrichter über das Verfahren entscheiden,⁵ der im Regelfalle mit der Materie nicht so vertraut sein wird wie die Mitglieder einer Kammer für Handelssachen.

Diese Unterschiede, die sich natürlich auf die Qualität der Rechtsfindung niederschlagen, werden noch einmal potenziert, wenn anstelle des kontinentaleuropäischen Richterverfahrens ein Juryprozess angloamerikanischer Prägung stattfindet,⁶ wobei in den USA auf Antrag grundsätzlich die Möglichkeit besteht, jede Streitigkeit vor eine Jury zu bringen.⁷

Dass die besonderen Risiken der Rechtsfindung durch Laien in Spezialgebieten auch in den USA erkannt worden sind, zeigt sich daran, dass Streitigkeiten auf dem Gebiet des Seerechtes (Admiralty and Maritime Claims) nicht vor eine Jury gezogen werden können,⁸ wobei dieser Ansatz natürlich in Hinsicht auf die anderen Verkehrsträger, insbesondere in Hinblick auf die Regelungen des multimodalen Transportes,⁹ keineswegs ausreicht.

ii. Anwendbares Verfahrensrecht

Weiterhin wird durch die internationale Gerichtszuständigkeit das anzuwendende Verfahrensrecht determiniert, gilt doch allgemein der Grundsatz, dass Verfahren vor eigenen Gerichten nur nach der eigenen Prozessordnung abgewickelt werden (lex fori-Regel).¹⁰ Die Frage, ob die an dieser Anknüpfung des Prozessrechtes an den Gerichtsstand geäußerte dogmatische Kritik¹¹ berechtigt ist, kann jedenfalls hier dahingestellt bleiben, ist

⁵ Artikel 9 Codice di procedura civile in Verbindung mit Art. 14 Nr. 1 Decreto Legislativo 19 febbraio 1998, n. 51.

⁶ Vgl. Herrmann, David 'Anerkennung US-amerikanischer Urteile' (Lang, Frankfurt, 2000), S. 202ff.; Heß, Burkhard, 'Vergleichende Bemerkungen zur Rechtsstellung des Richters', in: Oberhammer, Paul, 'Richterbild und Rechtsreform' (Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien, 2001), S. 1ff.

⁷ Rule 38 (b) der Federal Rules of Civil Procedure.

⁸ Rule 38 (e) der Federal Rules of Civil Procedure.

⁹ Vgl. Art. 2 I S. 1 CMR.

¹⁰ Fischeing, Karl/Hoffmann, Bernd von, 'Internationales Privatrecht' (C.H. Beck, München, 2002) § 3 Rz. 5ff. Kegel, Gerhard/Schurig, Klaus, 'Internationales Privatrecht' (C.H. Beck, München 2004) § 22 III; Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter, 'Internationales Zivilprozessrecht' (Aschendorff, Münster, 2002) § 1 Rn. 41.

¹¹ Vgl. Buciek, Klaus 'Beweislast und Anscheinsbeweis' (vorgelegt von Klaus D. Buciek, Bonn, 1984), S. 276f; Coester-Waltjen, Dagmar 'Internationales Beweisrecht' (Gremer, Ebelsbach, 1983) Rn. 6ff.; Schack, Haimo aaO Rn. 40ff.; Grunsky, Wolfgang, 'Lex fori und Verfahrensrecht' [1976] ZZP S. 241 ff..

doch die Anwendung des „lex fori“-Prinzips in Deutschland richterrechtlich anerkannt,¹² während in manchen anderen Staaten dessen Anwendung sogar gesetzlich festgeschrieben ist.¹³

Die Frage des anwendbaren Verfahrensrechtes wird für das Obsiegen in rechtlichen Streitigkeiten, insbesondere bei der Frage des Bestehens und Umfangs von richterlichen Hinweis- und Aufklärungspflichten oder auch im Beweisrecht, etwa der unterschiedlichen Beurteilung der Zulässigkeit des Ausforschungsbeweises im deutschen und amerikanischen Zivilprozessrecht¹⁴ relevant: Während in Deutschland ein Ausforschungsbeweis unzulässig ist, stellt dieser in der amerikanischen „pretrial discovery“ eine, insbesondere wegen des möglichen Einblickes in geheime Geschäftsunterlagen (auch von Dritten), schneidige Waffe dar. Oftmals werden die für die Interessensdurchsetzung entscheidenden Weichen bereits hier und nicht erst im eigentlichen Prozess gestellt.

iii. Anwendbares materielles Recht

Die internationale Zuständigkeit eines ausländischen Staates kann ferner, unabhängig von Verfahrensrechten, zu einer unterschiedlichen Beurteilung ein- und desselben Sachverhaltes führen, wenn nach dem IPR des anderen Staates anderes materielles Recht anzuwenden ist.

Während die mittelbare Steuerung des anwendbaren Rechtes bei familien- oder erbrechtlichen Streitigkeiten aufgrund oftmals fehlenden internationalen Einheitsrechtes für die Erfolgsaussichten der Rechtsverfolgung ausschlaggebend ist, gilt im Transportrecht in vielen Bereichen des internationalen Verkehrsgeschäftes materielles Einheitsrechtes, so dass der Versuch der Beeinflussung der Erfolgsaussichten (etwa durch Auslösung eines im Vergleich zum Heimatstaat günstigeren Verjährungsrechtes) durch die Gerichtszuständigkeit eines anderen Staates in diesem Bereich häufig nicht zum Ziel führen wird.

iv. Verfahrensdauer

Die Frage, in welchem Land eine Streitigkeit entschieden wird, hat aber auch rein praktische Bedeutung. Zu denken ist hier neben dem allgemein erhöhten Prozessaufwand (etwa durch Reisekosten oder die Einschaltung von Korrespondenzanwälten) insbesondere an die Dauer des Verfahrens.

Dass Erfolg oder Misserfolg bei der Interessensverfolgung allein durch die Verfahrensdauer entschieden werden können, lässt sich anhand von Statistiken belegen:

Während ein erstinstanzliches Zivilurteil des Tribunale in Palmi (Kalabrien) im Durchschnitt nach 5,2 Jahren ergeht,¹⁵ erhält man eine Entscheidung von einem baden-

¹² BGH WM 1977, 793, 794; NJW 1981, 126, 127; NJW 1985, 552, 553; NJW-RR 2005, 81, 84; So schon OLG Düsseldorf NJW 1961, 1583ff.; vgl. auch BGH NJW 1952, 184ff.

¹³ Italien: Art. 12 legge 31 maggio 1995 n. 218; Spanien: Art. 8.2 Código Civil.

¹⁴ Vgl. Herrmann, David aaO S. 185ff.

¹⁵ Grigolli, Stephan, *'Die übermäßige Dauer des Zivilprozesses in Italien und entsprechende Gegenmaßnahmen'* [2003] BRAK-Mitt., S. 8; der italienische Durchschnittswert beträgt 623 Tage.

württembergischen Landgericht bereits nach 5,4 Monaten.¹⁶ Wenn man die durchschnittliche Wartezeit auf eine Entscheidung in Italien anlegt, verbessert sich dieses Verhältnis zwar etwas (20 zu 5,4 Monate), aufgrund der mit internationalen Verfahren verbundenen praktischen (Postlaufzeiten, Anreise der Zeugen etc.) und rechtlichen Schwierigkeiten ist in der Gerichtspraxis jedoch eine deutliche Überschreitung dieser Durchschnittswerte anzunehmen.

Falls es tatsächlich zu einem Prozess kommen sollte, würden beide Parteien durch die lange Verfahrensdauer sowohl ökonomisch, durch die erhöhten Kosten und/oder langfristige Rückstellungen für einen möglichen Prozessverlust, und psychisch (Damoklesschwert der Justiz) unnötig belastet.

Üblicherweise ist aber bei derartigen Verfahrenslaufzeiten, falls es sich nicht um für den Bestand des klagenden Unternehmens existentielle Forderungen handelt (in diesem Fall dürfte die Insolvenz während des laufenden Verfahrens den Regelfall darstellen), ein Verzicht auf die Rechtsschutzmöglichkeiten anzunehmen.

Ein internationaler Gerichtsstand mit exorbitant hohen Verfahrenslaufzeiten, Italien ist hier kein Einzelfall,¹⁷ schließt daher im Regelfalle die Erfolgsaussichten des Klägers nahezu aus, während für den Beklagten, üblicherweise in diesem Staat ansässige Bürger oder Gesellschaften, letztlich eine Art Schutzmauer gezogen wird.

Einer Schutzmauer gleichkommen können auch die jeweiligen informellen Riten und Gebräuche der Gerichte, wobei dieser Frage, wie auch der eines möglichen tendenziellen Verfahrenspatriotismus bezüglich der einheimischen Partei, hier nicht näher nachgegangen werden soll.

Den per se für beide Parteien idealen internationalen Gerichtsstand kann es nicht geben, da der Vorteil der einen Seite immer auch der Nachteil der anderen Partei. Fraglich ist, wie es mit der Annahme einer einseitig besonders vorteilhaften Gerichtszuständigkeit aussieht:

Auch wenn allgemein im Haftungsrecht, insbesondere aufgrund der oftmals fantastisch anmutenden Schadensersatzhöhen, die USA gerne als für den Kläger äußerst attraktiv hingestellt werden,¹⁸ relativiert sich dieses Bild insbesondere im Transportrecht: Hier ist die mögliche Schadensersatzhöhe in vielen Konstellationen nach oben begrenzt,¹⁹ während auch die obsiegende Partei nach der amerikanischen „rule of cost“ die, im internationalen Vergleich hohen, Anwaltskosten tragen muss.²⁰

Zwar ließe sich ein einseitig idealer internationaler Gerichtsstand konstruieren, etwa wenn ein Staat durch die Ausgestaltung der internationalen Gerichtszuständigkeit oder seiner Gerichtsordnung die einheimischen Kläger massiv positiv diskriminieren würde. Für einen derartigen Fall sind aber in den meisten Rechtsordnungen Korrekturen durch eine

¹⁶ Die Justiz im Lande Baden-Württemberg im Jahre 2003, unter: <http://www.justiz.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1153263/index.html%22>.

¹⁷ Vgl. Pitz, Johann, 'Torpedos unter Beschuss' [2001] GRURInt, S. 32ff.; Leitzen, Mario, 'Comeback des "Torpedo"?', [2004] GRURInt, S. 1010ff.

¹⁸ Vgl. Winkler, Rolf/Recke, Kai Graf von der, 'US-amerikanischer Gerichtsstand für Klagen gegen ausländische Unternehmen', [2005] NZG, S. 241ff.

¹⁹ Vgl. Artikel 22 III Montrealer Übereinkommen; Artikel 23 CMR.

²⁰ Geulen, Reiner/Sebok, Anthony J., 'Deutsche Firmen vor US-Gerichten' [2003] NJW, S. 3244, 3246.

Gegenseitigkeitsklausel bei der internationalen Gerichtszuständigkeit²¹ oder einer zur fehlenden Vollstreckbarkeit des Urteils führenden Nichtanerkennung²² vorgesehen.

Unter Betrachtung all dieser Faktoren muss man zum Schluss kommen, dass durch den internationalen Gerichtsstand die Erfolgsaussichten in internationalen Rechtsstreitigkeiten vielleicht noch stärker als durch die Frage des anwendbaren Rechtes beeinflusst werden.

Der Frage der Wahlmöglichkeit unter verschiedenen verfügbaren Gerichtsständen kommt somit, sei es durch eine Gerichtsstandsvereinbarung bevor die Streitigkeit entsteht oder im Nachhinein durch die Klageerhebung, entscheidende Bedeutung zu.

II. Systematik des deutschen Zuständigkeitsrechtes

1. Autonomes deutsches Recht und Europarecht

Auch wenn der Begriff „Internationale Gerichtszuständigkeit“ vielleicht etwas Anderes? nahe legen mag, ist Zuständigkeitsrecht nationales Recht.²³ Wir beschäftigen uns also nicht mit einem universellen, sondern mit dem deutschen Recht der internationalen Gerichtszuständigkeit. Ausgangspunkt für eine Prüfung der internationalen Zuständigkeit ist dabei nicht, wie man vielleicht erwarten würde, die deutsche Zivilprozessordnung, sondern das Europarecht.

Es besteht nämlich mit der EuGVVO²⁴ eine europäische Regelung der internationalen Gerichtszuständigkeit. Im Anwendungsbereich der EuGVVO bestehende nationale Regelungen werden aufgrund des Vorranges des Gemeinschaftsrechtes²⁵ verdrängt. Bei der Zuständigkeitsprüfung muss der deutsche Richter nach dem System der direkten Zuständigkeit zunächst von dem dort niedergelegten Zuständigkeitskatalog ausgehen,²⁶ wobei dieser Schluss letztlich nicht zwingend, wohl aber zweckmäßig erscheint.

Auf die Vorgängerregelung EuGVÜ²⁷, welche nur noch gegenüber Dänemark Bedeutung genießt,²⁸ und das LugÜ²⁹ als Parallelabkommen³⁰ zur EuGVÜ soll auf Grund der

²¹ Vgl. explizit: Art. 4 Nr. 4 Codice di procedura civile.

²² Vgl. § 328 I ZPO.

²³ Vgl. v. Hoffmann, Bernd von, 'Gegenwartsprobleme internationaler Zuständigkeit' [1982] IPrax, S. 217.

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, Abl EG NR L 12/1 vom 16.1.2001.

²⁵ Erstmals: EuGH Rs. C-6/64, Slg. 1964, 1251, 1270 – „Costa/Enel“.

²⁶ Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter aaO § 3 Rn. 9.

²⁷ Brüsseler EG-Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (27.9.1968) in der Fassung vom 29.11.1996, Abl EG Nr C 15 vom 15.1997.

²⁸ Siehe Art. 1 III EuGVVO, dazu Kropholler, Jan, 'Europäisches Zivilprozeßrecht' (Recht und Wirtschaft, Heidelberg, 2002) Einl Rn. 21.

²⁹ Lugano-Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen; für Deutschland zum 1.3.1995 in Kraft getreten (BGBl. 1995 II 221).

³⁰ Vgl. Kropholler, Jan, aaO Einl Rn. 59.

überragenden Bedeutung der EuGVVO für die gerichtliche Praxis³¹ sowie des in vielen Bereichen gleichlaufenden Regelungsinhaltes nur noch dann eingegangen werden, wenn dies zur Interpretation der EuGVVO notwendig erscheint.

2. Anwendungsbereich der EuGVVO

i. Zivil- und Handelssachen

Nach Art. 1 I ist der Anwendungsbereich der EuGVVO nur für Zivil- und Handelssachen eröffnet. Für die Abgrenzung kann nicht auf die nationale Unterscheidung der Rechtswege³² zurückgegriffen werden, ist doch der Begriff vertragsautonom unter Rückgriff auf Ziele und Aufbau des Übereinkommens sowie allgemeiner, sich aus der Gesamtheit der Rechtsordnungen ergebender Grundsätze zu ermitteln.³³

Die mit dem Kernbereich des Transportrechtes im Sinne von Recht der Beförderung³⁴ verbundenen Streitigkeiten stellen unstrittig³⁵ Zivil- und Handelssachen dar, womit die erste Voraussetzung für die Anwendung der EuGVVO auf transportrechtliche Streitigkeiten erfüllt ist.

ii. Auslandsbezug zu Mitgliedsstaaten erforderlich?

Nach einer isolierten Betrachtung des Wortlautes einzelner Artikel der EuGVVO (Art. 2 I) wäre eine Anwendbarkeit der EuGVVO auch auf reine Inlandssachverhalte gegeben. Ob hier eine teleologische Reduktion dahingehend vorzunehmen ist, dass für die Anwendung der EuGVVO ein Auslandsbezug vorliegen muss,³⁶ ist für die Behandlung der internationale Gerichtszuständigkeit unbeachtlich, wird diese Frage doch nur bei gegebenem Auslandsbezug relevant.

Von entscheidender Bedeutung für die Frage der internationalen Zuständigkeit ist jedoch, ob ein Auslandsbezug zu einem Mitgliedsstaat gegeben sein muss³⁷ oder ob auch ein Auslandsbezug zu einem Drittstaat genügt.³⁸ Gegen eine derartige Beschränkung auf den Auslandsbezug zu Mitgliedsstaaten sprechen jedoch sowohl die Schwierigkeit der konkreten Definition des hinreichenden Auslandsbezuges zu einem Mitgliedsstaat, als auch der über die Zielsetzung der EuGVÜ hinausgehende³⁹ Zweck der EuGVVO, im Anwendungsbereich einen, auch gegenüber der Außenwelt, einheitlichen Rechtsraum zu

³¹ Verweis auf die Geltung der EuGVVO in Art. 54 b I LugÜ.

³² In Deutschland: § 13 GVG und § 40 VwGO.

³³ EuGH RS C-172/91 NJW 1993, 2091 – „Sonntag/Waldmann“.

³⁴ Vgl. Koller, Ingo, *'Transportrecht'* (C.H. Beck, München, 2004) Einl. Rn. 1ff.

³⁵ Etwas Anderes ergibt sich in Ausnahmefällen, wenn man auf das Recht der Transportmittel abstellt: Ersatz von Bergungskosten, vgl. EuGH Rs C-814/79 Slg. 1980, 3807 – „Niederlande/Rüffer“.

³⁶ Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter aaO § 32 Rn. 32; Schack, Haimo aaO Rn. 239; zum EuGVÜ: Benecke, Lars *'Teleologische Reduktion'* (vorgelegt von Lars Benecke, Bielefeld, 1983) S. 39ff.

³⁷ Schack, Haimo aaO Rn. 241; zur EuGVÜ: BGHZ 109, 29.

³⁸ Kropholler, Jan aaO vor Art. 2 Rn. 8; Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter aaO § 32 Rn. 32; zum EuGVÜ ferner: OLG Hamm Bericht IPRax 1989, 107; v. Hoffmann, Bernd von aaO § 3 Rn. 213.

³⁹ Vgl. Absatz 3 der Präambel zur EuGVÜ.

bilden.⁴⁰ Eine derartige Beschränkung auf einen Auslandsbezug zu Mitgliedsstaaten ist daher jedenfalls für die EuGVVO abzulehnen.

iii. Anknüpfungspunkt des Wohnsitzes

Eine für die internationale Zuständigkeit nach der EuGVVO entscheidende Weichenstellung wird anhand des Wohnsitzes des Beklagten vorgenommen. Wenn der Beklagte keinen Wohnsitz in einem der Mitgliedstaaten hat, richtet sich die internationale Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten gemäß Art. 4 I EuGVVO, außer in den Fällen der Art. 22 und 23, nach dem autonomen Recht des Forums.

Falls jedoch ein Wohnsitz in einem der Mitgliedsstaaten gegeben ist, bestimmt sich, sollte keine Gerichtsstandsvereinbarung vorliegen, die internationale Gerichtszuständigkeit nach den Artikeln 2 I, 3 EuGVVO: Stets ist die internationale Gerichtszuständigkeit des Residenzstaates eröffnet, wobei unter Umständen zusätzlich die besondere Zuständigkeit eines anderen Mitgliedsstaates nach den Vorschriften der Art. 5 ff. EuGVVO gegeben sein kann.

iv. Verhältnis zu Spezialabkommen

Unter Umständen kommt es jedoch gar nicht zu dieser Weichenstellung anhand des Wohnsitzes, sollen doch nach Art. 71 I EuGVVO internationale Abkommen, in denen für besondere Rechtsgebiete die internationale Zuständigkeit geregelt ist, von der EuGVVO unberührt bleiben.

Zu derartigen Abkommen zählen im Bereich des Transportrechtes für den internationalen Güterverkehr auf der Straße die CMR und für den int. Luftfrachttransport das Warschauer Abkommen sowie das Montrealer Übereinkommen, denen die meisten Transporte mit Start/- oder Endpunkt in Europa unterfallen.

Der Art. 71 I EuGVVO ist jedoch nicht dahingehend zu verstehen, dass in derartigen Fällen die Anwendung der EuGVVO insgesamt versperrt sei, vielmehr ist ein Ausschluss der Anwendbarkeit nur bei Fragen gegeben, die durch ein besonderes Übereinkommen geregelt sind.⁴¹

Auf die Bestimmung der internationalen Gerichtszuständigkeit anhand der Spezialabkommen kann im Rahmen dieses Artikels leider nicht eingegangen werden, deswegen sei an dieser Stelle nur bemerkt, dass dieser Ansatz gleichwohl nicht von der EuGVVO losgelöst zu betrachten ist, liegt doch der Ausgangspunkt für die Prüfung der deutschen internationalen Gerichtszuständigkeit stets in der EuGVVO: Der Weg zur Bestimmung nach der CMR oder anderer Abkommen (abgesehen vom Fall des Art. 4 I EuGVVO) kann nur durch Art. 71 I EuGVVO eröffnet sein, wonach die Regelungen der internationalen Zuständigkeit durch internationale Abkommen für besondere Rechtsgebiete unberührt bleiben sollen.

⁴⁰ Erster Erwägungsgrund: „Die Gemeinschaft hat sich zum Ziel gesetzt, einen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts[...] zu erhalten und weiterzuentwickeln“.

⁴¹ Vgl. EuGH Urteil v. 13.7.1994, Rs C-406/92 „Maciej Rataj“, Slg. 1994 I-5439, I-5475f, Erwägung 24 und 25.

III. Internationaler Güterverkehr auf See

Im Gegensatz zum Güterverkehr auf der Straße oder dem Luftfrachtverkehr fehlte es im Seehandelsrecht lange Zeit an einer Regelung der internationalen Gerichtszuständigkeit durch ein internationales Abkommen mit umfassendem sachlichen Anwendungsbereich, diesbezügliche Abkommen beschränkten sich meist auf eng umrissene Themenfelder.⁴²

1. „Hamburg Rules“

Ein derartiges, in den Grundzügen mit der CMR vergleichbares, Abkommen wurde zwar unter dem Titel „United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea“ bereits im Jahre 1978 verabschiedet, die notwendige Zahl an Ratifikationsstaaten wurde jedoch erst viele Jahre später erreicht, dieses auch als „Hamburg Rules“ (HamR) bezeichnete Übereinkommen trat schließlich am 1.11.1992 in Kraft.

Eine Regelung der internationalen Gerichtszuständigkeit enthält Art. 21 HamR, die nach Art. 71 I entsprechenden Regelungen der EuGVVO grundsätzlich vorgehe.

Ob die dort vorgenommene Regelung der internationalen Gerichtszuständigkeit jedoch für deutsche Gerichte überhaupt relevant ist, erscheint höchst fraglich, ist doch Deutschland kein Vertragsstaat der HamR. Nach einem Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes⁴³ und einer, jedenfalls in diesem Punkte zustimmenden, Anmerkung⁴⁴ ist Art. 21 I HamR gleichwohl für die deutschen Gerichte nicht völlig unbeachtlich. Vielmehr seien die HamR für die internationale Gerichtszuständigkeit der BRD dann relevant, wenn in Konnossement oder anderen Beförderungspapieren ein Vermerk enthalten ist, dass die Beförderung den HamR unterliege (Paramount-Klausel), beziehungsweise die HamR Bestandteil des maßgeblichen ausländischen Rechtes seien.

Dies hätte die Konsequenz, dass der internationale Gerichtsstand sich nicht nach dem Prozessrecht des Forums, sondern nach dem anwendbaren materiellen Recht bestimmen würde, was einen eklatanten Verstoß gegen das „Lex Fori“-Prinzip darstellt.

Jedenfalls für das deutsche Recht der internationalen Gerichtszuständigkeit haben die HamR auch dann keine Bedeutung, wenn diese aufgrund einer Paramount-Klausel oder den Grundsätzen des IPR anwendbares materielles Recht darstellen.

2. Internationale Gerichtszuständigkeit nach der EuGVVO

Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr gilt daher für die BRD, abgesehen von oben angesprochenen Randbereichen, kein internationales Zuständigkeitsabkommen, welches nach Art. 71 I EuGVVO Vorrang vor der europäischen Regelung genießt, die internationale Zuständigkeit bestimmt sich daher, sobald der oben dargestellte Anwendungsbereich der EuGVVO selbst eröffnet ist, nach der EuGVVO.

⁴² Etwa das Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe vom 10.5.1952.

⁴³ HOLG TranspR 1998, 200, 201.

⁴⁴ Ramming, Klaus, 'Anmerkung zu OLG Hamburg – Urteil vom 18.12.1997 – 6 U 115/97', [1998] TranspR, S. 201, 203.

i. Kraft Verordnung

a. Gerichtsstand des Wohnsitzes

Gleichermaßen für natürliche wie juristische Personen, Art 60 I EuGVVO, ist die internationale Gerichtszuständigkeit des Staates eröffnet, in dem der Beklagte seinen „Wohnsitz“ hat (Art. 2 I EuGVVO). Auf den Wohnsitz des Klägers kommt es hier, wie auch in anderen Bestimmungen der EuGVVO ohne besondere Erwähnung des Klägerwohnsitzes⁴⁵, nicht an.⁴⁶

Die EuGVVO wählt somit keinen faktischen,⁴⁷ sondern einen rechtlichen Anknüpfungspunkt, wobei die konkrete Bestimmung des „Wohnsitzes“ gemäß Art. 59 I EuGVVO zunächst nach der „lex fori“ des Staates des angerufenen Gerichtes erfolgt. Wenn sich hieraus kein „Wohnsitz“ im Gerichtsstaat ergibt, ist zur Prüfung eines Wohnsitzes in anderen Mitgliedsstaaten deren Recht anzuwenden (Art. 59 II EuGVVO).

Dieser Grundsatz der Verwendung von rechtlichen Anknüpfungspunkten wird jedoch bei der Bestimmung des „Wohnsitzes“ einer juristischen Person durchbrochen, wird doch zusätzlich zum satzungsgemäßen Sitz nach Art. 60 I b) und c) EuGVVO auf faktische Anknüpfungspunkte, Ort der unternehmerischen Leitung für die Hauptverwaltung und Konzentration der Haupt- und Sachmittel für die Hauptniederlassung,⁴⁸ zurückgegriffen.

Von für das Seerecht besonderer praktischer Relevanz ist die Tatsache, dass, sollten der Sitz der Hauptverwaltung und/oder der Hauptniederlassung nicht mit dem satzungsmäßigen Sitz der Gesellschaft übereinstimmen, ein Wahlrecht des Klägers besteht.⁴⁹ Somit kann auch eine Gesellschaft mit satzungsmäßigem Sitz in einer Finanz- oder Steueroase wie etwa Panama nach den Regelungen der EuGVVO vor ein deutsches Gericht gezogen werden, wenn die tatsächliche Geschäftsleitung von Hamburg aus erfolgt. Von geringerer praktischer Bedeutung dürfte dagegen die Hauptniederlassungs-variante sein, werden doch etwa die Schiffe als wesentliche Sachmittel einer Verfrachters oder eines Vercharterers mit Sitz in derartigen Staaten auch in die Register von flag-of-convenience-Staaten wie Panama eingetragen sein.

An dieser Stelle sei auch auf die Regelung des Art. 22 EuGVVO, wonach unter bestimmten Konstellationen der allgemeine Gerichtsstand des Wohnsitzes ausgeschlossen ist, und den besonderen Gerichtsstand der Niederlassung gemäß Art. 5 Nr. 5 EuGVVO verwiesen, wobei zu beachten ist, dass dessen Anwendbarkeit, die Streitigkeit muss aus dem Niederlassungsbetrieb herrühren, keine Erweiterung des „Wohnsitzes“ bedingt.

b. Gerichtsstand des Erfüllungsortes

Gemäß Art. 5 I EuGVVO ist bei Klagen, die einen Vertrag oder vertragliche Ansprüche zum Verfahrensgegenstand haben, zusätzlich die internationale Gerichtszuständigkeit des Erfüllungsortes eröffnet.

⁴⁵ Auf diesen wird etwa in Art. 5 Nr. 2; 9 I b), 16 I EuGVVO abgestellt.

⁴⁶ EuGH Urt. vom 13.7.2000 Rs C-412/98 – „Group Josi/UGIC“ Slg. 2000 I-5925 Rz. 53, 59ff.

⁴⁷ Wie etwa Art. 31 I CMR.

⁴⁸ Groeben, Hans von der/Troberg, Peter, 'Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft' (Nomos, Baden-Baden, 1997) Art. 58 Rz. 6.

⁴⁹ Hausmann, Rainer 'Die Revision des Brüsseler Abkommens von 1968', [2000] EuLF, S. 40, 43.

aa. Autonome Bestimmung des Klagegegenstandes

Nach diesbezüglicher Rechtsprechung des EuGH zur EuGVÜ, welche auf die EuGVVO übertragen werden kann, ist die Frage, wann eine Vertragsklage vorliegt, unabhängig von der „lex fori“ oder „lex causae“, d.h. dem anwendbaren materiellen Recht, vertragsautonom zu interpretieren.⁵⁰ Dies hat für das Seehandelsrecht durchaus gewichtige praktische Konsequenzen, werden doch Klagen auf Ersatz von Transportschäden, die nicht gegen den Aussteller des Konnossements, sondern gegen den tatsächlichen Verfrachter gerichtet sind, als deliktische Klagen betrachtet.⁵¹

bb. Autonome Bestimmung des Erfüllungsortes

Die Frage, ob zudem auch der Erfüllungsort autonom zu bestimmen ist, war jedenfalls zum Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ heftig umstritten: Hier hatte sich der EuGH im sog. „Tessili“-Urteil zur Bestimmung nach der „lex causae“ bekannt⁵² und trotz starker Kritik durch das Schrifttum⁵³ an diesem Ansatz festgehalten.⁵⁴

Anders stellt sich jedoch die Lage nach der neuen EuGVVO dar: Für den Verkauf beweglicher Sachen und die Erbringung von Dienstleistungen ist durch Art. 5 Nr. 1 b) eine Abkehr von der „Tessili“-Regel hin zu einer autonomen Bestimmung festgeschrieben. Der Begriff „Erbringung von Dienstleistungen“ ist weit auszulegen,⁵⁵ konkret werden hiervon nicht nur Dienstverträge, sondern auch Geschäftsbesorgungs- und Frachtverträgen erfasst, womit alle für das Transportrecht wichtigen Vertragstypen die „Erbringung von Dienstleistungen“ behandeln. Somit bestimmt sich der Erfüllungsort für das Seehandelsrecht autonom nach der Regelung des Art. 5 Nr. 1 b) EuGVVO.

Auch wenn dies aus dem Wortlaut des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO nicht hervorgeht, ist der Erfüllungsort der charakteristischen Verpflichtung (Erbringung der Dienstleistung, etwa Ablieferung der Güter durch ein Frachtunternehmen) ferner ein einheitlicher Erfüllungsort, abweichend von der EuGVÜ soll für die Erbringung der Gegenleistung (Zahlung der Fracht) gerade kein abweichender Erfüllungsort und damit Gerichtsstand begründet sein.⁵⁶

c. Gerichtsstand der unerlaubten Handlung

Gemäß Art. 5 Nr. 3 EuGVVO ist bei Klagen aus „unerlaubter Handlung“ ferner der Gerichtsstand des Staates eröffnet, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Bei der autonomen Bestimmung des Anwendungsbereiches verfolgt der EuGH einen weiten Ansatz. Der Begriff unerlaubte Handlung bezieht sich auf alle Klagen, „mit denen eine

⁵⁰ EuGH Urt. vom 22.3.1983 Rs C-34/82 – „Peters/Zuid Nederlands Aannemers Vereniging“ Slg. 1983, 987 Rz. 9ff.; EuGH Urt. v. 8.3.1988 Rs. C-9/87 – „Arcado/Haviland“ Slg. 1988, 1539 Rz. 10f.; EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs 51/97 „Réunion européenne/Spliethoff’s Bevrachtingskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz. 15.

⁵¹ EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs C-51/97 „Réunion européenne/Spliethoff’s Bevrachtingskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz. 19ff.

⁵² EuGH Urteil v. 6.10.1976 Rs C-12/76 „Tessili/Dunlop“ Slg. 1976, 1473 Rz. 13ff.

⁵³ Vgl. Darstellung bei Rüßmann, Helmut, 'Der Gerichtsstand des Erfüllungsortes nach Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ bei einer tonnage-to-be-nominated-charter', [1993] IPRax, S. 38ff.

⁵⁴ EuGH Urteil v. 28.9.1999 Rs C-440/97 – „GIE Groupe Concorde/Kapitän des Schiffes „Suhadwarno Panjan“ Slg. 1999 I-6307 Rz. 21ff.

⁵⁵ Kropholler, Jan aaO Art. 5 Rn. 35; Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter aaO § 3 Rn. 48.

⁵⁶ Begründung des Kommissionsentwurfs, KOM 1999 (348) endg., 15.

Schadenshaftung des Beklagten geltend gemacht wird und die nicht an einen Vertrag im Sinne von Art. 5 Nr. 1 anknüpfen“.⁵⁷

Hiermit ist insbesondere für das Transportrecht, wie oben dargestellt ist der Gerichtsstand der „unerlaubten Handlung“ auch im Falle von Transportschäden bei fehlender Vertragsbeziehung eröffnet, ein weiträumiger Anwendungsbereich gegeben.

Während die Bestimmung des Ortes, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist, für die Straßenverkehrsunfälle als wohl häufigsten Anwendungsfall des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO ein leichtes sein dürfte, kann die Feststellung im Seehandelsrecht besondere Schwierigkeiten bereiten: Bei der, wie oben dargestellt, deliktischen Konstellation einer Klage auf Ersatz von Güterschäden gegen den tatsächlichen Verfrachter ist der Schaden häufig unbeobachtet eingetreten (Bsp.: Ware löst sich im Laderaum eines Schiffes und beschädigt andere Güter) und wird dann bei einer Inspektion am Hafen eines Zwischenhaltes oder gar erst am finalen Bestimmungshafen bei der Aus- oder Umladung bemerkt.

Zu einer einfachen Lösung kann man hier nur gelangen, wenn man das Schiff völkerrechtlich als „schwimmende[n] Gebietsteil“ des Flaggenstaates qualifiziert.⁵⁸ Dann wäre, der Schaden ist ja insofern unzweifelhaft auf dem oder im Schiff eingetreten, hier stets die internationale Gerichtszuständigkeit des Flaggenstaates des Schiffes anzunehmen.

Eine derartige Konzeption einer beweglichen Exklave des Flaggenstaates ist jedoch, unabhängig von anderen damit verbundenen völkerrechtlichen Problemen, bereits mit der Tatsache unvereinbar, dass ein Schiff in fremden Hoheitsgewässern der fremden Territorialgewalt unterliegt,⁵⁹ diese Auffassung ist daher abzulehnen.

Grundsätzlich ist daher auf das Gebiet abzustellen, in dem sich das Schiff bei Eintritt des schädigenden Ereignisses befunden hat:

In Bezug auf derartige Fälle dürfte es meist auch keine Erleichterung darstellen, dass nach der Interpretation des EuGH „Ort, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist“ nicht ausschließlich erfolgsbezogen (Ort, an dem der Schaden entstanden ist), sondern auch handlungsbezogen (Ort des für den Eintritt des Schadens kausale Verhalten als aktives Tun oder auch Unterlassen) zu verstehen ist.⁶⁰ Regelmäßig lassen sich nämlich aus derartigen Transportschäden, wenn bereits die Umstände des Entstehens des Schadens unbekannt sind, keine Rückschlüsse auf das für den Schadenseintritt ursächliche Verhalten ziehen, was sicherlich auch einer der Gründe für die im Transportrecht weit verbreitete Gefährdungshaftung sein dürfte.

Für das Transportrecht ist daher die Bestimmung des „Ort[es], an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist“ durch einen faktischen Anknüpfungspunkt impraktikabel. Nachdem die Festschreibung eines speziellen internationalen Gerichtsstandes für Transportschäden in der EuGVVO durch die Legislative als möglicher Ausweg nicht beschritten wurde, blieb als Korrektur nur eine Fiktion durch die Rechtsprechung, wobei

⁵⁷ EuGH Urt. v. 27.9.1988 Rs C-189/87 „Kalfelis/Schröder“ Slg. 1988, 5565 Rz. 18.

⁵⁸ So: Schaps, Georg/Abraham, Hans Jürgen, 'Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland' (DeGruyter, Berlin, 1978) vor § 476 Rn. 37.

⁵⁹ Herber, Rolf, 'Seehandelsrecht' (DeGruyter, Berlin, 1999) S. 89.

⁶⁰ EuGH Urt. v. 30.11.1976 Rs C-21/76 „Bier/Mines de Potasse d'Alsace“ Slg. 1976, 1735 ; EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs C-51/97 „Réunion européenne/Splithoff's Bevrachtungskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz. 27f.

als Anknüpfungspunkte sowohl der Ort der Schadensfeststellung, als auch der Auslieferungsort möglich erscheinen: Der EuGH entschied sich in der, soweit ersichtlich, einzigen bisher zu diesem Thema ergangenen Entscheidung, gegen die Bestimmung anhand des Ortes der Schadensfeststellung und für den Auslieferungsort.⁶¹

Dass der EuGH hierbei nicht den Fall eines einfachen Seetransportes, sondern über einen multimodalen Transport entschied, die Schäden wurden erst vom Empfänger nach der Durchführung des sich an den Seetransport anschließenden Landtransportes festgestellt, ist hierbei für diesen ersten Schritt unbeachtlich. In einem zweiten Schritt hat dann der EuGH festgestellt, dass in Fällen des multimodalen Transportes auf den Auslieferungsort der ersten Teilstrecke und nicht den finalen Auslieferungsort abzustellen ist.

Die Begründung für letzteres, der EuGH stellt hierbei auf die fehlende Voraussehbarkeit des Ortes der abschließenden Auslieferung⁶² – etwa durch Weisungsbefugnis des Empfängers- ab überzeugt. Die Weichenstellung gegen den Ort der Schadensfeststellung erscheint jedoch, jedenfalls mit der gegebenen Argumentation, nicht zwingend: Der EuGH verweist zur Begründung auf ein Urteil, indem er die internationale Zuständigkeit des Staates verneint hat, in dem auf Grund eines in einem anderen Staat eingetretenen Erstschadens ein Folgeschaden entstanden ist.⁶³

Der EuGH griff hierbei auf den Gedanken zurück, dass die Wahlmöglichkeit zwischen Handlungs- und Erfolgsort nicht auf den Ort des Eintritts des Folgeschadens erstreckt werden dürfe, um einer weiteren Ausdehnung der Deliktzuständigkeit zu Lasten des Grundsatzes von der Klageerhebung am Beklagtenwohnsitz, insbesondere auf Grund der Gefahr des Paradigmenwechsels hin zum Klägergerichtsstand, vorzubeugen, wobei diese Begründung hier sachgerecht erscheint.

Diese Grundsätze sind jedoch auf folgenden Fall nicht übertragbar, wird doch durch die Vornahme einer Fiktion, dieser Gedanke liegt dem Urteil⁶⁴ und noch stärker den Ausführungen des Generalanwaltes⁶⁵ ausdrücklich zu Grunde, die Wahlmöglichkeit des Klägers nicht erweitert. Ob die Festlegung am Ort der Schadensfeststellung eine Systemverschiebung zu Lasten des Beklagten gebracht hätte, erscheint höchst zweifelhaft, wäre doch hierdurch etwa dem Verfrachter die Möglichkeit eröffnet worden, durch eine Kontrolle der Ladung auf einem Zwischenhalt den Ort der Schadensfeststellung und damit die internationale Gerichtszuständigkeit zu steuern.

Entscheidend gegen den Ort der Schadensfeststellung spricht jedoch die Tatsache, dass unter diesen Umständen von Vorhersehbarkeit der internationalen Gerichtszuständigkeit keine Rede mehr sein kann, womit dem Urteil des EuGH in Bezug auf das Ergebnis zuzustimmen ist.

d. Weitere Gerichtsstände – Anspruchskonkurrenzen

⁶¹ EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs C-51/97 „Réunion européenne/Spliethoff’s Bevrachtungskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz. 30, 33ff..

⁶² EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs C-51/97 „Réunion européenne/Spliethoff’s Bevrachtungskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz. 34

⁶³ Urteil v. 19.9.1995 Rs C-364/93 „Marinari/Lloyd’s Bank“ Slg. 1996 I-1393 Rz. 13f.

⁶⁴ EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs C-51/97 „Réunion européenne/Spliethoff’s Bevrachtungskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz. 33

⁶⁵ Schlussanträge des Generalanwaltes Cosmas Rs C-51/97 „Réunion européenne/Spliethoff’s Bevrachtungskantoor“ Rn. 54-56.

An dieser Stelle sei noch aufgrund des besonderen Bezuges zum Transportrecht auf den Gerichtsstand des Berge- und Hilfslohnes nach Art. 5 Nr. 7 EuGVVO und den Gerichtsstand der Haftungsbeschränkungsklage des Schiffseigentümers nach Art. 7 EuGVVO verwiesen, wobei in der Praxis auch die Regelung der internationalen Gerichtszuständigkeit für Versicherungssachen nach Art. 8ff. EuGVVO relevant werden können.

In Bezug auf mögliche Anspruchskonkurrenzen ist festzuhalten, dass unterschiedliche Ansprüche bei fehlender Konkordanz der besonderen internationalen Gerichtsstände jedenfalls nach der EuGVÜ vor unterschiedlichen Gerichten geltend gemacht werden mussten/müssen. Dies wurde zwar vom EuGH nur für die Behandlung vertraglicher und bereicherungsrechtlicher Ansprüche in einem für die Deliktiklage nach Art. 5 Nr. 3 EuGVÜ international zuständigem Forum entschieden,⁶⁶ mit Blick auf den gewählten universellen Begründungsansatz ist dies aber als allgemeine Konkurrenzregel auch auf die anderen besonderen Gerichtsstände übertragbar.

Diese Entscheidung zur EuGVÜ war von Seiten des Schrifttums starker Kritik ausgesetzt.⁶⁷ Indem diese jedoch vom EuGH in der Folgezeit bestätigt wurde⁶⁸ und ferner bei der Fassung der EuGVVO keine, der Korrektur der „Tessili“-Regel vergleichbare, Regelung durch die Legislative getroffen wurde, ist diese auch nach der neuen EuGVVO für alle Fälle der Anspruchskonkurrenz zu beachten.

ii. Kraft Gerichtsstandsvereinbarung

Grundsätzlich können die Parteien gemäß Art. 23 I EuGVVO unabhängig von der gesetzlichen Regelung der Art. 2ff. EuGVVO die internationale Gerichtszuständigkeit bestimmen.

a. Erforderlicher Auslandsbezug

In Übertragung des zur Anwendbarkeit der Art. 2ff. EuGVVO Gesagten ist auch für diese, aus der Systematik der sonstigen Gerichtsstandsregelung herausgehobene (Vgl. Art. 4 I EuGVVO) Regelung zunächst ein irgendwie gearteter Auslandsbezug des Rechtsverhältnisses vorauszusetzen.

Neben dieser ungeschriebenen Voraussetzung ist nach dem Wortlaut des Art. 23 I S. 1 EuGVVO weiterhin erforderlich, dass zumindest eine der Parteien ihren Wohnsitz in einem der Mitgliedsstaaten hat und die Gerichtszuständigkeit in einem Mitgliedstaat vereinbart wird.

Umstritten ist jedoch, ob tatsächlich der Bezug zu nur einem Mitgliedsstaat, der Staat des Wohnsitzes muss nicht vom Staat der vereinbarten Gerichtszuständigkeit verschieden sein,

⁶⁶ EuGH Urt. v. 27.9.1988 Rs C-189/87 „Kalfelis/Schröder“ Slg. 1988, 5565 Rz. 19ff.

⁶⁷ Banniza von Bazan, 'Gerichtsstand des Sachzusammenhangs' (Lang, Frankfurt, 1995) S. 141ff.; Otte, Karsten, 'Umfassende Streitentscheidung' (Mohr Siebeck, Tübingen, 1998) S. 504ff.; Geimer, Reinhold, 'Anmerkung zu EuGH, Urteil v. 27.09.1988 – Rs 189/87', [1988] NJW, S. 3090; Gottwald, Peter, 'Europäische Gerichtspflichtigkeit kraft Sachzusammenhang', [1989] IPRax, S. 272ff.

⁶⁸ EuGH Urteil vom 27.10.1998 – Rs C-51/97 „Réunion européenne/Spliethoff“'s Bevrachtungskantoor“ Slg. 1998 I-6511 Rz.. 49.

für die Anwendbarkeit hinreichend ist.⁶⁹ Nach dieser Auffassung würde sich etwa auch die Vereinbarung der deutschen internationalen Gerichtszuständigkeit für Streitigkeiten aus einem Frachtvertrag zwischen einer deutschen und einer us-amerikanischen Gesellschaft über den Seetransport einer Kraftwerksturbine von Hamburg nach New Orleans nach Art. 23 I EuGVVO beurteilen.

Mit einer derartigen vom Wortlaut ausgehenden Auslegung wäre natürlich eine starke Einschränkung der Anwendbarkeit der autonomen Zuständigkeitsregeln verbunden, was dazu führt, dass einige Stimmen in der Literatur eine teleologische Reduktion des Anwendungsbereiches dahingehend forderten, dass stets ein Zuständigkeitsbezug zu mindestens zwei Mitgliedsstaaten erforderlich sei,⁷⁰ wobei jedenfalls die deutsche Rechtsprechung zum EuGVÜ diesem Ansatz gefolgt ist.⁷¹

Wenn man die zu Gunsten dieser Auffassung bei der Diskussion des EuGVÜ geäußerten Argumente betrachtet, läuft es eigentlich stets darauf hinaus, dass der nationale Gesetzgeber einen derartigen Bedeutungsverlust des autonomen Zivilverfahrensrechtes durch die europäische Regelung doch nicht gewollt haben könne.⁷² Dies erscheint bereits angesichts der Deutlichkeit der amtlichen Begleitmaterialien, Jenard-Bericht zu Art. 17 EuGVÜ,⁷³ in Bezug auf die EuGVÜ unwahrscheinlich. Vollends verliert dieses Argument jedoch seine Zugkraft auf Grund der Tatsache, dass es dann in der EuGVVO zu keiner, dem (angeblichen) Willen der Einzelstaaten entsprechenden, Klarstellung kam.

Eine derartige Einschränkung wäre auch gar nicht im Interesse der Einzelstaaten gewesen, soll doch die EuGVVO ausweislich des Artikels 3 ihrer Präambel auch der Schaffung eines Rechtsraumes dienen, womit die Schaffung einheitlicher Maßstäbe für internationale Gerichtsstandsvereinbarungen nur konsequent ist. Es besteht daher kein Anlass, über den Wortlaut hinaus einen Bezug zu mehreren Mitgliedsstaaten zu fordern, Art. 23 I EuGVVO ist auch auf unser Beispiel anwendbar.

b. Prorogation und Derogation

aa. in einen Mitgliedsstaat

Wie auch nach Art. 31 I CMR ist gemäß Art. 23 I die Eröffnung der internationalen Gerichtszuständigkeit weiterer Mitgliedsstaaten durch Parteivereinbarung möglich. Im Gegensatz zur CMR können diese jedoch nicht nur als zusätzliche Gerichtsstände neben die gesetzlichen Gerichtsstände treten (Prorogation), sondern diese auch verdrängen (Derogation), wobei diese Derogationswirkung nach Satz 2 des Artikels 23 I EuGVVO sogar den gesetzlichen Regelfall darstellt.

⁶⁹ So: Kropholler, Jan aaO Art. 23 Rn. 9; Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter aaO § 3 Rn. 129; zur ident. Problematik nach EuGVÜ aus neuerer Zeit: Handelsgericht Zürich SZIER 1997, 373; Saenger, Ingo, 'Internationale Gerichtsstandsvereinbarungen nach EuGVÜ und LugÜ', [1997] ZZZ, S. 481; Staudinger, Ansgar, 'Vertragsstaatenbezug und Rückversicherungsverträge', [2000] IPRax, S. 484ff.

⁷⁰ Schack, Haimo aaO Rn. 463ff; Samtleben, Jürgen, 'Internationale Gerichtsstandsvereinbarungen nach dem EWG-Übereinkommen und nach der Gerichtsstandsnovelle', [1974] NJW, S. 1590, 1593; Kohler, Christian, 'Internationale Gerichtsstandsvereinbarungen – Liberalität und Rigorismus im EuGVÜ', [1983] IPRax, S. 265, 266.

⁷¹ BGHZ 116, 77; OLG Karlsruhe NJW-RR 1993, 567; OLG Saarbrücken NJW 2000, 670.

⁷² Sehr deutlich: Kohler, Christian aaO.

⁷³ Jenard-Bericht, BT-Drucks. VI 1973, S. 52, 83.

Im unserem Beispielfall könnte daher, ein besonderer Bezug zum prorogierten Staat ist nicht erforderlich,⁷⁴ nach der EuGVVO die ausschließliche internationale Gerichtszuständigkeit Frankreichs festgelegt werden. Die anderen Mitgliedsstaaten der EuGVVO müssten sich, bei fehlender Einlassung des Beklagten auf das Verfahren, nach Art. 26 I EuGVVO von Amts wegen für unzuständig erklären.

Die praktischen Konsequenzen einer derartigen Vereinbarung nach der us-amerikanischen „lex fori“, also ob eine derartige Vereinbarung von den us-amerikanischen Gerichten zu beachten ist, muss hier dahingestellt bleiben.

bb. in einen Nichtmitgliedstaat

Aus unserer Sicht relevanter ist nämlich die „umgekehrte“ Konstellation, also die Beurteilung der Wirksamkeit einer Vereinbarung der ausschließlichen internationaler Gerichtszuständigkeit der USA durch ein deutsches Gericht nach Artikel 23 I EuGVVO, wobei das Beispiel ansonsten unverändert bleibt.

Auch wenn eine derartige Derogation in einen Nichtmitgliedstaat nach dem klaren Wortlaut von Artikel 23 I EuGVVO nicht erfasst wird, wurde die Wirksamkeit in unmittelbarer Anwendung des, insoweit identischen, Art. 17 I EuGVÜ bejaht.⁷⁵ Richtigerweise bliebe höchstens Raum für eine analoge Anwendung,⁷⁶ hierfür müsste die vorliegende Regelungslücke jedoch planwidrig sein.

Wie sich am Schlosserbericht zeigt,⁷⁷ war man sich einer diesbezüglichen Regelungslücke sehr wohl bewusst, diese sollte jedoch in der Praxis durch einen Rückgriff auf das am Sitz des angerufenen Gerichtes geltenden Rechtes – unter Einschluss des Kollisionsrechtes – gelöst werden, womit eine analoge Anwendung der EuGVVO ausgeschlossen ist.

c. Formerfordernisse

Die Formerfordernisse des Art. 23 I S. 3 EuGVVO werden im Seehandelsrecht meist unproblematisch erfüllt, stellt doch das nur einseitig ausgestellte Konnossement das Schulbeispiel für eine kraft Handelsbrauch geschlossene Vereinbarung nach Art. 23 I S. 3 c) EuGVVO dar.⁷⁸

Im deutschen Schrifttum wird ferner der Abschluss einer Gerichtsstandsvereinbarung kraft Handelsbrauches durch die ebenfalls einseitig erfolgende Ausstellung des Frachtbriefes bejaht.⁷⁹ Ob auch die Gerichtsstandsvereinbarung per Frachtbrief die hohen objektiven Voraussetzungen des EuGH für den Handelsbrauch erfüllen, hierbei müssten die in diesem

⁷⁴ EuGH Urt. v. 17.1.1980 Rs C-56/79 „Zelger/Salinitri“ Slg. 1980, 89 Rz- 4ff.; Sandrock, Friederike, 'Vereinbarung eines „neutralen“ internationalen Gerichtsstandes' (Recht und Wirtschaft, Heidelberg, 1997) S. 275.

⁷⁵ Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf Arno 'Europäisches Zivilverfahrensrecht' (C.H. Beck, München, 1997) §§ 29 VI 7, 96 VII 4.

⁷⁶ Verheul, J.P. 'Rechtsmacht in het Nederlandse internationaal privaatrecht - Deel 1' (Kluwer, Antwerpen, 1982) Nr. 125.

⁷⁷ Bericht Schlosser ABl. EG 1979 C Nr. 59/71 Nr. 176.

⁷⁸ Statt aller: Girsberger, Daniel, 'Gerichtsstandsklauseln im Konnossement – Der EuGH und der internationale Handelsbrauch', [2000] IPrax, S. 89.

⁷⁹ Herber, Rolf, 'Zur Vereinbarung einer Gerichtsstandsklausel im Seetransport', [2004] TranspR, S. 406ff.; Werder, Jobst v., 'Zur Wirksamkeit von Gerichtsstandsklauseln in Seefrachtbriefen gegenüber dem Empfänger', [2005] TranspR, S. 112f.

Bereich tätigen Kaufleute bei Abschluss einer bestimmten Art von Verträgen allgemein und regelmäßig ein bestimmtes Verhalten befolgen⁸⁰, erscheint jedoch gerade aufgrund der überragenden Bedeutung des Konnossements höchst fraglich.

Bei der Annahme einer dem Konnossement vergleichbaren Stellung des Frachtbriefes ist auch deshalb Vorsicht angebracht, weil für die Gerichtsstandsvereinbarung durch Konnossement ausnahmsweise auch eine Bindungswirkung gegenüber dem Empfänger anerkannt ist,⁸¹ soweit dieser nach dem anwendbaren Recht in Rechte und Pflichten des Befrachters eintritt.

Eine diesbezüglich abweichende Beurteilung des Frachtbriefes erschiene inkonsequent,⁸² womit dann auch der Frachtbrief bei Eintritt des Empfängers in die Pflichten des Befrachters, dies kann nach dem einschlägigen materiellen Recht mit Annahme der Güter gegeben sein (So im deutschen Recht nach § 614 I HGB), eine mit Drittwirkung ausgestattete Gerichtsstandsvereinbarung kraft Handelsbrauch wäre.

IV. Fazit/Schlussbemerkungen

Die internationale „Entscheidungszuständigkeit“ ist keine für das Ergebnis von Rechtsstreitigkeiten mit Auslandsbezug unbedeutende Randfrage, sondern für die Erfolgsaussichten in Rechtsstreitigkeiten auf dem Gebiet des Transportrechtes wie auch in anderen Rechtsgebieten oftmals entscheidend. Dies gilt um so stärker, als der deutsche Richter bei der Bestimmung der internationalen Gerichtszuständigkeit „sklavisch“ an diese Ebenen gebunden ist, er also eine an sich gegebene deutsche internationale Zuständigkeit nicht nach der „forum-non-conveniens“-Regel verneinen kann,⁸³ weil ihm die Entscheidung in einem anderen Gerichtsstaat zweckmäßiger erscheint. Die Auseinandersetzung mit der Beurteilung der internationalen Gerichtszuständigkeit nach der EuGVVO hat in der letzten Zeit eine ungeahnte Dynamik entfaltet, wobei jedoch viele Fragen nach wie vor einer endgültigen Klärung durch den EuGH bedürfen.

⁸⁰ EuGH Urt. v. 20.02.1997 Rs C-106/95 „MSG/Les Gravières Rhénanes“ Slg. 1997 I-911 Rz. 23ff.; EuGH urt. v. 16.3.1999 Rs C-159/97 „Trasporti Castelletti/Trumpy“ Slg. 1999 I-1597 Rz. 25ff.

⁸¹ EuGH Urt. v. 19.6.1984 Rs C-71/83 „Tilly Russ“ Slg. 1984, 2417 Rz. 24; EuGH Urt. v. 9.11.2000 Rs C-387/98 „Coreck/Maritime“ NJW 2001, 501ff. Rz. 26; HOLG TranspR 1993, 25, 26; OLG Stuttgart 2004, 406, 407; Rabe, Dieter, 'Seehandelsrecht' (C.H. Beck, München, 2000) Vor § 556 Rn. 138.

⁸² Vgl. Werder, Jobst v. aaO.

⁸³ zur EuGVVO/EuGVÜ: Erwand, Christine, 'Forum non conveniens und EuGVÜ' (Lang, Frankfurt, 1996) S. 185ff. Kropholler, Jan aaO vor Art. 2 Rn. 20; Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter aaO § 3 Rn. 10; Schack, Haimo aaO Rn. 502; Huber, Peter, 'Forum non conveniens und EuGVÜ', [1993] RIW, S. 977ff. zum dt. Zivilprozessrecht: Geimer, Reinhold aaO Rn. 1957; v. Hoffmann, Bernd von, 'Gegenwartsprobleme internationaler Zuständigkeit' [1982] IPrax, S. 217, 222; Schack, Haimo, 'Die Versagung der deutschen internationalen Zuständigkeit wegen forum non conveniens und alibi pendens', [1994] RabelsZ, S. 40ff.