

International Max Planck Research School for Maritime Affairs
at the University of Hamburg

Philipp Egler

Seeprecht
Rechtliche

International Max Planck Research School (IMPRS)
for Maritime Affairs
at the University of Hamburg

For further volumes:
<http://www.springer.com/series/6888>

Hamburg Studies on Maritime Affairs
Volume 21

Edited by

Jürgen Basedow
Peter Ehlers
Hartmut Graßl
Lars Kaleschke
Hans-Joachim Koch
Doris König
Rainer Lagoni
Gerhard Lammel
Ulrich Magnus
Peter Mankowski
Marian Paschke
Thomas Pohlmann
Uwe Schneider
Jürgen Sündermann
Rüdiger Wolfrum
Wilfried Zahel

Philipp Egler

Seeprivatrechtliche Streitigkeiten unter der EuGVVO



Springer

Philipp Egler
Mandelring 12
67157 Wachenheim
Deutschland
philipp.egler@law-school.de

Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde
an der Fakultät für Rechtswissenschaften der Universität Hamburg
Vorgelegt von: Philipp Egler
Erstgutachter: Prof. Dr. Peter Mankowski
Zweitgutachter: Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow
Tag der mündlichen Prüfung: 27. Oktober 2010

ISSN 1614-2462 e-ISSN 1867-9587
ISBN 978-3-642-19243-2 e-ISBN 978-3-642-19244-9
DOI 10.1007/978-3-642-19244-9
Springer Heidelberg Dordrecht London New York

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2011

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland vom 9. September 1965 in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtsgesetzes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürfen.

Einbandentwurf: WMXDesign GmbH, Heidelberg

Gedruckt auf säurefreiem Papier

Springer ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media (www.springer.com)

Meinen Eltern

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2010 vom Fachbereich Rechtswissenschaft der Universität Hamburg als Dissertation angenommen. Rechtsprechung und Literatur sind auf dem Stand von September 2010. Die Arbeit entstand überwiegend während meiner Zeit als Scholar der Max Planck Research School for Maritime Affairs. Die großzügige Förderung durch die Research School sowie die hervorragenden Arbeitsbedingungen am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht haben erheblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Mein herzlicher Dank gilt an erster Stellen meinem Doktorvater *Prof. Dr. Peter Mankowski*, der mir nicht nur die notwendige Freiheit gab die Entstehung dieser Arbeit mit LL.M.-Studium, Lehstuhlätigkeit und Referndariat zu vereinbaren. Weiter konnte ich mich immer auf seine Unterstützung verlassen, wenn ich diese benötigt habe. Schließlich danke ich ihm für die außerordentlich schnelle Erstellung des Erstgutachtens. Ebenso gilt *Prof. Dr. Jürgen Basedow* mein Dank für die rasche Erstellung des Zweitgutachtens und die Aufnahme in die Research School. Für ihre Unterstützung im Rahmen der Max Planck Research School for Maritime Affairs bedanke ich mich auch bei *Dr. Anatol Dutta* und *Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest*.

Neben der Max Planck Research School for Maritime Affairs und dem Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht fühle ich mich noch zwei weiteren Institutionen verbunden. Mein Dank gilt daher auch *Prof. Dr. Karsten Thorn* für die gute und fachlich inspirierende Zeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter an seinem Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Handelsrecht und Rechtsvergleichung an der Bucerius Law School in Hamburg. Weiter danke ich *Prof. Bernard Oxman* für die Zeit an seinem Lehrstuhl an der University of Miami und die Einblicke in das Seevölkerrecht, die ich dort gewinnen durfte.

Dank gebührt auch den Freunden und Kollegen, die mich durch Diskussionen und Anregungen in den letzten Jahren bei der Fertigstellung dieser Arbeit unterstützt haben, insbesondere *Felix Dörfelt*, *Paul Hauser*, *Dr. Jan Lüttringhaus* und *Konstanze von Schütz*.

Frau *Ingeborg Stahl* und Herrn *Michael Friedman* danke ich dafür, dass sie mich bei den Vorbereitungen zur Drucklegung dieses Manuskriptes tatkräftig unterstützt haben.

Schließlich danke ich meinen Eltern für ihre vorbehaltlose Unterstützung während meiner gesamten Ausbildung.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	xxi
1. Teil: Einleitung	1
§ 1 Praktische Relevanz in der Europäischen Union	2
§ 2 Gang der Darstellung	3
2. Teil: Generelle Anwendbarkeit der EuGVVO auf seerechtliche Streitigkeiten	5
§ 1 Seeprivatrecht und der sachliche Anwendungsbereich der EuGVVO	6
§ 2 Immunität bestimmter Staatsschiffe	7
§ 3 Vorrang spezieller seerechtlicher Übereinkommen (Art. 71)	9
§ 4 Drittstaatenproblematik und Mitgliedstaatenbezug	12
A. Mitgliedstaatenbezug	12
B. Forum non conveniens	13
3. Teil: Seehandelsrechtliche Streitigkeiten	15
§ 1 Seefrachtverträge	16
A. Übersicht über die verschiedenen Arten von Seefrachtverträgen	16
I. Chartervertrag	16
1. Voyage Charter (Reisecharter)	17
2. Time Charter (Zeitcharter)	18
3. Bareboat-Charter und Time Charter mit Employment-Klausel	20
II. Stückgutfrachtvertrag	22
B. Anwendbarkeit der EuGVVO	22
I. EuGVVO und HambR	23
1. Gerichte in Vertragsstaaten der HambR	25

2. Anwendung in Nichtvertragsstaaten (Paramount-Klauseln)	26
II. EuGVVO und Haager-Regeln sowie Visby Regeln	28
III. EuGVVO und Rotterdamer-Regeln	28
IV. EuGVVO und Schiedsverfahren	29
V. Bewertung	30
C. Zuständiges Gericht am Sitz des Beklagten (Art. 2 Abs. 1)	30
D. Zuständiges Gericht am Erfüllungsort (Art. 5 Nr. 1)	31
I. Seefrachtverträge als Vertrag (Art. 5 Nr. 1)	31
II. Seefrachtverträge als „Dienstleistungen“	32
1. Definition der „Dienstleistung“ gem. Art. 5 Nr. 1 lit. b	
2. Spiegelstrich	32
2. Bedeutung des Art. 58 AEUV	34
a) Wortlautargument	34
b) Unterschiedliche Systematik	34
3. Bedeutung der besonderen Anknüpfungen im internationalen Privatrecht	36
a) Bedeutung des EVÜ und der Rom I-VO für die EuGVVO	36
b) Art. 4 Abs. 4 EVÜ/Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO	37
c) Art. 5 Abs. 4 EVÜ/Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom I-VO	39
4. Bewertung	40
III. Bestimmung des Erfüllungsorts bei Seefrachtverträgen	40
1. Bestimmung des Erbringungsorts	41
a) Bestimmungsort	41
b) Charakter des Transports und Schwerpunkt der Dienstleistung	43
c) Sitz bzw. Hauptniederlassung des Verfrachters	45
d) Ausgangsort	47
e) Bewertung	49
2. Erfüllungsortvereinbarungen	50
3. Besonderheiten bei der Time Charter im Vergleich zur Voyage Charter	51
IV. Einheitlicher Erfüllungsort	52
V. Erfüllung an mehreren Orten	52
E. Weitere Gerichtsstände	55
I. Gerichtsstand der Niederlassung (Art. 5 Nr. 5)	56
II. Gerichtsstand der Streitgenossenschaft (Art. 6 Nr. 1)	56
F. Verbraucherverträge im Seetransportrecht (Art. 15 Abs. 3)	56
G. Gerichtsstandsvereinbarungen im Seefrachtvertrag	57
§ 2 Dokumente des Seefrachtvertrages	58
A. Das Konnossement	59
I. Trennung zwischen Konnossement und Seefrachtvertrag	62
II. Anwendbarkeit der EuGVVO auf Konnossemente	63

III. Zuständiges Gericht für Ansprüche aus Konnossementen (Art. 5 Nr. 1).....	64
1. Konnossement als Vertrag	64
a) Freiwilligkeit	65
b) Einseitigkeit.....	66
c) Verhältnis Verfrachter zu Empfänger	67
2. Erfüllungsort bei Klagen aus Konnossementen	67
IV. Klagen gegen nicht im Konnossement genannte Parteien (Unterverfrachter).....	69
1. Kein vertraglicher Gerichtsstand (Art. 5 Nr. 1).....	70
2. Exkurs: Deliktischer Gerichtsstand für Seetransportschäden (Art. 5 Nr. 3).....	71
a) Einordnung von Seetransportschäden als deliktischer Schaden	71
b) Tatortlokalisierung	72
aa) Handlungsort	73
(1) Handlungsort auf dem Meer	73
(2) Schwierige Bestimmbarkeit in der Praxis	74
bb) Erfolgsort.....	74
(1) Tatsächlicher Ort des Schadenseintritts auf dem Meer.....	75
(2) Ort der Schadensfeststellung	77
(3) Ort der bestimmungsgemäßen Endauslieferung	78
(4) Ort der bestimmungsgemäßen Erstauslieferung	80
cc) Bewertung	81
(1) Verhältnis Handlungsort zu Erfolgsort	82
(2) Bestimmung des Erfolgsorts	83
V. Klagen gegen den im Konnossement genannten Kapitän.....	84
VI. Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen (Art. 23).....	85
1. Kein Vorrang des GerichtsstandsvereinbarungsÜ	85
2. Verhältnis zwischen Art. 23 und HambR sowie Visby-Regeln	86
3. Anwendungsbereich und Prorogationsfreiheit	87
4. Geltung zwischen ursprünglichen Parteien	90
a) Form und Handelsbrauch	91
aa) Erleichterung des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c	92
bb) Konnossemente und Handelsbrauch.....	94
b) Konsensprinzip und Anforderungen an die Einigung.....	95
c) Bestimmtheit	98
aa) Identity of Carrier- und Principle Place of Business-Klauseln	98

bb) All Terms and Conditions as per Charter- Party-Klauseln	100
5. Geltung der Gerichtsstandsvereinbarungen gegenüber Drittinhabern	102
a) Keine unmittelbare Wirkung	103
b) Konzept der Rechtsnachfolge	105
c) Anwendbares Recht auf die Frage der Rechtsnachfolge	107
aa) Autonome Auslegung	107
bb) Recht des Forums (lex fori)	108
cc) Internationales Privatrecht des Forums	109
dd) Exkurs: Deutsches internationales Privatrecht der Rechtsnachfolge bei Konnossementen	110
d) Stellungnahme	112
6. Keine Geltung im Verhältnis zum tatsächlichen Unterverfrachter	113
7. Gerichtsstandsvereinbarung und Ansprüche aus Delikt	113
B. Seefrachtbrief	114
I. Form und Einigung nach Art. 23 Abs. 1	115
II. Geltung für Drittinhaber	115
4. Teil: Seearbeitsrechtliche Streitigkeiten	117
§ 1 Anwendbarkeit der EuGVVO	118
A. Regelungsbedarf	119
B. Anwendungsbereich des 5. Abschnitts der EuGVVO	121
I. Definition des Begriffs „Individualarbeitsvertrag“	121
II. Mannschaft von Schiffen und maritimen Einrichtungen als Arbeitnehmer	124
III. Kapitän als Arbeitnehmer	125
1. Überblick über die Befugnisse des Kapitäns	125
2. Vergleich mit Organpersonen	126
3. Rechtsprechung des EuGH (zu Art. 39 EGV/Art. 45 AEUV)	127
4. Abgrenzung zum einfachen Dienstvertrag	129
5. Bewertung	129
IV. Schiffsoffiziere als Arbeitnehmer	131
V. Arbeitgeber in seearbeitsrechtlichen Verhältnissen	131
C. Unterrichtung bei Streitigkeiten über die Heuer (Art. 64)	133
D. Kollektives Seearbeitsrecht unter der EuGVVO	134
§ 2 Individualeseearbeitsrechtliche Streitigkeiten	134
A. Überblick über die Gerichtsstände der Art. 18 ff.	134
I. Gerichtsstände bei Klagen gegen den Arbeitgeber	135
1. Allgemeiner Gerichtsstand (Art. 19 Nr. 1)	135

2. Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsorts (Art. 19 Nr. 2 lit. a)	136
3. Gerichtsstand der einstellenden Niederlassung (Art. 19 Nr. 2 lit. b)	137
4. Vorbehalt zu Gunsten von Art. 5 Nr. 5	138
a) Begriff der „Niederlassung“ im Sinne des Art. 5 Nr. 5	138
b) Systematische Bedenken	139
II. Gerichtsstände bei Klagen gegen den Arbeitnehmer	141
III. Gerichtsstandsvereinbarung	141
B. Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes	141
I. Auslegung des Begriffs „gewöhnlicher Arbeitsort“	141
II. Funktion des Adjektivs „gewöhnlich“	143
III. Inhalt des Adjektivs „gewöhnlich“	143
IV. Arbeitsort und Staatsgebiet	144
C. Gewöhnlicher Arbeitsort in den Küstengewässern eines Staates	145
I. Küstengewässer (Hoheitsgewässer) im Völkerrecht	145
II. Küstengewässer (Hoheitsgewässer) im internationalen Zivilprozessrecht	147
1. Notwendiger Auslandsbezug und Kabotage	148
2. Zusammenfassung	149
D. Gewöhnlicher Arbeitsort über einem Festlandsockel oder in der AWZ	150
I. Praxisrelevanz	150
II. Maßgeblichkeit des autonomen Rechts des einzelnen Staates?	152
III. Maßgeblichkeit des Völkerrechts	154
1. Festlandsockel und AWZ im Völkerrecht	155
a) Genfer Konvention über den Festlandsockel (1958)	155
b) UN-Seerechtsübereinkommen (1982)	156
aa) Ausschließliche Wirtschaftszone	157
bb) Festlandsockel	159
cc) Einordnung von maritimen Einrichtungen	160
(1) Abgrenzung zu Schiffen	161
(2) Abgrenzung künstliche Inseln, Anlagen, Bauwerke	163
dd) Bewertung	164
2. Festlandsockel und AWZ als „Arbeitsort“	165
3. Uneinheitliche Ratifikation völkerrechtlicher Verträge	168
IV. Zusammenfassung nach Fallgruppen	170
E. Gewöhnlicher Arbeitsort an Bord eines Schiffes (Hohe See)	170
I. Praxisrelevanz	171
II. Die Hohe See im Völkerrecht	171
III. Schiffe im Völkerrecht	172

1. Bedeutung der Flagge	172
2. Billigflaggen (flags of convenience).....	174
a) Begriff und Hintergrund.....	175
aa) Multifaktorielle Definitionen.....	175
bb) Monofaktorielle Definitionen.....	177
cc) Bewertung	177
dd) Ökonomischer Hintergrund.....	178
b) Verbreitung in der Praxis	179
c) Negative Auswirkungen.....	180
d) Regelungen des SRÜ (genuine link)	181
3. Bewertung.....	182
IV. Das Schiff als „Arbeitsort“ im internationalen Zivilprozessrecht	183
1. Flaggenstaat	183
2. Einstellende Niederlassung.....	184
3. „Engere Beziehung“ wie in Art. 6 EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO	186
V. Bisherige Rechtsprechung des EuGH.....	186
VI. Vorabentscheidungsersuchen des LAG Mecklenburg- Vorpommern	187
VII. Bewertung und Auslegung des Art. 19 Nr. 2 lit. a.....	188
1. Grammatische Auslegung.....	188
2. Historische Auslegung.....	189
3. Systematische Auslegung	190
a) Struktur des Art. 19	190
b) Vergleich mit der DFDS/SEKO-Entscheidung des EuGH	191
4. Teleologische Auslegung.....	191
a) Ausweichklauseln im internationalen Zivilprozessrecht.....	192
b) Ratio des Art. 19 im Speziellen.....	193
c) Internationales Prozessrechts und das Phänomen der Billigflaggen.....	197
aa) Nachteile der Flaggenanknüpfung bei Billigflaggen.....	197
bb) Nachteile der einstellenden Niederlassung bei Billigflaggen.....	199
cc) Gewöhnlicher Arbeitsort als der Ort mit der engsten Beziehung?	200
dd) Zusammenfassung.....	203
F. Anlagen über dem Tiefseeboden bzw. auf Hoher See.....	204
I. Praxisrelevanz.....	205
II. Einstellende Niederlassung.....	206
G. Kollision der völkerrechtlichen Zuordnungen.....	207
I. Küstenschiffahrt (mit Auslandsbezug).....	208

II. Schifffahrt in der AWZ.....	209
III. Hochseeschifffahrt.....	209
H. Tätigkeit in verschiedenen Territorien.....	210
I. Dauer der Tätigkeit.....	211
1. Relativ-hauptsächlicher Tätigkeitsort	211
2. Vermutung bei 60% der Arbeitszeit.....	212
3. Dauer der Tätigkeit bei maritimen Arbeitsverhältnissen.....	213
II. Betriebliche Eingliederung	214
III. Fester Ausgangspunkt (insbesondere bei Fährschiffen)	215
IV. Wohnsitz bzw. gewöhnlicher Aufenthalt.....	217
V. Ort des Vertragsschlusses, Lohnwährung und Lohnauszahlungsort.....	218
VI. Rückkehrabsicht in Entsendefällen.....	218
VII. Ansatz der „Marktorientierten Auslegung“ im Seearbeitsprozessrecht.....	219
1. Kritik am Ansatz der marktorientierten Auslegung	220
2. Marktorientierte Auslegung und Seearbeitsprozessrecht	221
VIII. Bewertung.....	222
I. Örtliche Zuständigkeit.....	223
I. Heimathafen.....	224
II. Wohnort des Arbeitnehmers	224
III. Sitz des Arbeitgebers	225
IV. Hauptstadtgerichte.....	225
V. Zusammenfassung	227
§ 3 Kollektives Seearbeitsrecht	227
5. Teil: Lotsverträge	229
§ 1 Seelotsen	229
A. Einordnung als privatrechtlicher Dienstvertrag	230
B. Gerichtsstand am Erfüllungsort (Art. 5 Nr. 1).....	231
C. Deliktischer Gerichtsstand (Art. 5 Nr. 3).....	231
§ 2 Überseelotsen	232
§ 3 Hafenlotsen	233
6. Teil: Maritime Mietverträge und Seesachenrecht	235
§ 1 Ausschließlicher Gerichtsstand nach Art. 22 Nr. 1	235
A. Schiffe als bewegliche Sachen.....	236
I. Nichteingetragene Schiffe.....	236
II. In Registern eingetragene Schiffe.....	237
III. Bewertung.....	237
B. Maritime Einrichtungen als unbewegliche Sachen.....	238

C. Zusammenfassung	239
§ 2 Maritime Mietverträge (insbesondere Bareboat-Charter)	239
A. Gerichtsstand am Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1	240
I. Maritime Mietverträge als Dienstleistung	240
II. Bestimmung des Erfüllungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. c, a	241
B. Schiffsmiete durch Verbraucher (private Yachtmiete)	242
§ 3 Seesachenrecht	243
A. Dingliche Rechte an Schiffen (Eigentum und Sicherheiten)	243
B. Dingliche Rechte an maritimen Einrichtungen	243
I. Küstengewässer	244
II. Hafenbereich oder Binnengewässer	245
III. AWZ und Festlandssockelzone	245
IV. Hohe See	246
C. Örtliche Zuständigkeit	246
D. Streitigkeiten über die Eintragung im Schiffsregister (Art. 22 Nr. 3)	247
7. Teil: Der internationale Schiffskauf und Schiffsbau	249
§ 1 Gerichtsstand des Erfüllungsortes	249
A. Kauf beweglicher Sachen (Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich)	250
B. Fälle des Art. 5 Nr. 1 lit. c i.V.m. lit. a	250
§ 2 Verbrauchergerichtsstand bei privatem Schiffskauf (Yachtkauf)	251
§ 3 Gerichtsstands- und Schiedsvereinbarungen	251
8. Teil: Gerichtsstand bei Seeversicherungssachen	253
§ 1 Objektive Anknüpfung	253
§ 2 Gerichtsstandsvereinbarungen (Art. 13 Nr. 5 i.V.m. Art. 14; Art. 23)	254
A. Von Art. 14 erfasste Risiken	254
I. Seekaskoversicherungen	255
II. Wertversicherungen von Transportgütern (Seegüterversicherungen)	256
III. Seehaftpflichtversicherungen (P&I-Versicherungen)	257
IV. Versicherungen sonstiger finanzieller Verluste (Fracht- und Charterverluste)	258
V. Zusatzversicherungen	259
VI. Sonstige Großrisiken	259
B. Besondere Bedeutung von Handelsbräuchen (Art. 23)	259

9. Teil: Gerichtsstand für Berge- und Hilfslohn	261
§ 1 Klagen <i>in rem</i> sowie Arrest von Schiffen unter der EuGVVO	261
§ 2 Verhältnis zur Systematik der EuGVVO	262
A. Vorrang internationaler Übereinkommen (Brüsseler Arrest-Übereinkommen)	263
§ 3 Regelung des Art. 5 Nr. 7	264
A. Ratio der Norm (Ergänzung des Brüsseler Arrest-Übereinkommens)	265
B. Anwendungsbereich	266
I. Keine Ansprüche aus Bergungsvertrag	267
II. Ansprüche gegen den Bergungsunternehmer bzw. Hilfeleistenden	268
C. Internationaler Gerichtsstand und örtliche Zuständigkeit	269
§ 4 Bedeutung für Art. 27 und 28 (Rechtshängigkeit und Sachzusammenhang)	270
10. Teil: Seedeliktsrecht	271
§ 1 Schiffskollision	271
A. Anwendungsbereich des Schiffskollisionsübereinkommen	272
B. Zuständigkeitsregelungen des SchiffskollisionsÜ 1952	272
C. Verhältnis zur EuGVVO	273
D. Gerichtsstandsvereinbarungen und Schiedsabreden (Art. 2 SchiffskollisionsÜ)	274
§ 2 Transport gefährlicher Stoffe und Umweltschäden	275
A. Ölverschmutzungsschäden-Übereinkommen	275
I. Sachlicher und örtlicher Anwendungsbereich	276
II. Zuständigkeitsregelungen des Art. IX. ÖIHÜ	277
III. Anerkennung und Vollstreckung gemäß Art. X ÖIHÜ	277
IV. Verhältnis zur EuGVVO	278
B. Bunkeröl-Übereinkommen	278
I. Sachlicher und räumlicher Anwendungsbereich	279
II. Zuständigkeitsregelungen des Art. 9 BunkerölÜ	280
III. Anerkennung und Vollstreckung gemäß Art. 10 BunkerölÜ	281
IV. Verhältnis zur EuGVVO	281
C. HNS-Übereinkommen	282
I. Sachlicher und räumlicher Anwendungsbereich	283
II. Zuständigkeitsregelungen des Art. 38 f. HNS-Ü	283
III. Anerkennung und Vollstreckung gemäß Art. 40 HNS-Ü	284
IV. Verhältnis zur EuGVVO	284
D. Übereinkommen betreffend die Haftung für maritime nukleare Ereignisse	285

I.	Die Übereinkommen und deren Zuständigkeits- und Vollstreckungsregeln	285
II.	Verhältnis zur EuGVVO	287
E.	Örtliche Zuständigkeit bei Anwendung der Übereinkommen	287
I.	Regelungen der EuGVVO	288
II.	Zuordnung zu einem Gerichtsbezirk	289
§ 3	Sonstige Fälle (Delikte auf Schiffen oder maritimen Einrichtungen)	291
A.	Deliktischer Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 3	291
B.	Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts	292
I.	Schwimmender Gebietsteil des Flaggenstaates	293
II.	Innerhalb des Hafens oder der inneren Gewässer	293
III.	Innerhalb der Küstengewässer	294
IV.	Über dem Festlandsockel oder innerhalb der AWZ	295
1.	Schiffe im Transit	295
2.	Offshore-Einrichtungen und gewöhnlich in einer Zone eingesetzte Schiffe	296
3.	Umweltschäden	297
4.	Zwischenergebnis	298
V.	Auf Hoher See	298
1.	Bei Schiffen	299
a)	Anknüpfung an die Flagge des Schädigers (Handlungsort)	299
b)	Anknüpfung an die Flagge des Geschädigten (Erfolgsort)	301
2.	Offshore-Einrichtungen und Anlagen (Art. 2 Abs. 1)	301
VI.	Haftung bei fehlerhafter Zertifizierung und Konstruktion (Handlungsort)	302
C.	Örtliche Zuständigkeit	302
D.	Bewertung	303
§ 4	Deliktischer Gerichtsstand bei kollektiven Kampf- und Solidaritätsmaßnahmen	304
A.	Zusammenhang von Solidaritätsmaßnahme und Kampfmaßnahme	305
B.	Bestimmung des Handlungsorts bei seearbeitsrechtlichen Streitigkeiten	306
C.	Bestimmung des Erfolgsortes bei seearbeitsrechtlichen Streitigkeiten	306
I.	Bedeutung der Flagge bzw. der Registrierung des Schiffes	307
II.	Bewertung und Bedeutung für die EuGVVO insgesamt	307
11. Teil:	Beschränkung der Haftung (Art. 7)	309
§ 1	Ratio der Norm	309

A. Verfahrenskonzentration	310
B. Ergänzung zu Art. 11 HbÜ	311
§ 2 Anwendungsbereich des Art. 7 (positive Feststellungsklage)	312
A. Vorrang völkerrechtlicher Übereinkommen	313
B. Sachlicher Anwendungsbereich	314
C. Persönlicher Anwendungsbereich	314
§ 3 Anknüpfungspunkt des Gerichtsstands nach Art. 7	314
§ 4 Zuständigkeitsvereinbarungen und konkurrierende Zuständigkeiten	315
§ 5 Örtliche Zuständigkeit	315
§ 6 Verfahrensrechtliche Einordnung der Errichtung	315
A. Entscheidungsqualität nach Art. 32	316
B. Keine Sperrwirkung wegen Litispendenz nach Art. 27	317
12. Teil: Zusammenfassung der Ergebnisse	319
§ 1 EuGVVO und die Wertungen des Seevölkerrechts (maritime Zonen)	319
§ 2 Angemessenheit der Regelungen der EuGVVO	320
§ 3 Örtliche Zuständigkeit	321
13. Teil: Abstract	323
§ 1 Impact of Public International Law	323
§ 2 Modification of Public International Law-accessory Allocation	324
§ 3 Appropriateness of the Provisions of the Brussels-I Regulation	325
§ 4 Jurisdiction of the relevant Local Court	326
Literaturverzeichnis	328

Abkürzungsverzeichnis

a.E.	am Ende
ABl.EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
ABl.EU	Amtsblatt der Europäischen Union
AEntG	Arbeitnehmerentsendegesetz
AG	Amtsgericht
Aufl.	Auflage
AVR	Archiv des Völkerrechts
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BAG	Bundesarbeitsgericht
BB	Betriebs-Berater
Begr.	Begründer
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CA	Cour d'Appel
Cass com	Cour de Cassation (chambre commerciale)
Cassaz	Corte di Cassazione
Dir mar	Il Diritto Maritimo
DMF	Le Droit Maritime Français
Doc.	Document
E.L.Rev.	European Law Review
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäische Gerichtshof
EuLF	European Legal Forum
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWS	Europäische Zeitschrift für Wirtschafts- und Steuerrecht
FD&D	Freight, Demurrage & Defence
FS	Festschrift
GPR	Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht
HGB	Handelsgesetzbuch
Hrsg.	Herausgeber
i. V.m.	in Verbindung mit

IPRax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
JIML	Journal of International Maritime Law
JIR	Jahrbuch für Internationales Recht
JuS	Juristische Schulung
LAG	Landesarbeitsgericht
LG	Landgericht
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LugÜ	Luganer Übereinkommen
m.w.N.	Mit weiteren Nachweisen
NIPR	Nederlands Internationaal Privaatrecht
NJiL	Netherlands Journal of International Law
NJW	Neue Juristische Wochenzeitschrift
N.N.	nomen nescio
NordÖR	Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
OLG	Oberlandesgericht
P&D	Protection & Indemnity
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
Rb	Rechtsbank
Rb	Rechtsbank
RdA	Recht der Arbeit
Red.	Redakteur
Rev crit	Revue critique de droit international privé
Riv dir int priv proc	Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale
RIW	Recht der Internationalen Wirtschaft
RL	Richtlinie
RRa	ReiseRecht aktuell
Rs.	Rechtssache
SAE	Sammlung arbeitsrechtlicher Entscheidungen
S&S	Ship en Schade
SeemG	Seemannsgesetz
Slg.	Sammlung
SRÜ	Internationales Seerechtsübereinkommen von 1982
TranspR	Transportrecht (Zeitschrift)
UN	United Nations
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
VersR	Versicherungsrecht (Zeitschrift)
VO	Verordnung
Vorb.	Vorbemerkung
z.B.	zum Beispiel
ZEuP	Zeitschrift für Europäisches Prozessrecht

ZfA	Zeitschrift für Arbeitsrecht
ZVglRWiss	Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft
ZZPInt	Zeitschrift für Zivilprozess International

1. Teil: Einleitung

Seit der Antike hat das Meer für den Transport von Gütern eine überragende Bedeutung und auch heute noch werden 95 % aller Exporte¹ auf dem Seeweg befördert.² Neben der traditionell großen wirtschaftlichen Bedeutung des Meeres für Schifffahrt und Fischerei, ergaben sich im Laufe des 20. Jahrhunderts weitere Nutzungsmöglichkeiten.³ Durch den technischen Fortschritt wurde die Energiegewinnung auf und mit dem Meer durch Gezeitenkraftwerke und Windenergieanlagen möglich. Heute kann eine Vielzahl von Bodenschätzen des Meeresbodens durch Schiffe oder Plattformen gefördert werden.⁴ Dabei nimmt die Förderung von Öl und Gas wegen der enormen Bedeutung dieser Ressourcen für die gesamte Weltwirtschaft eine besondere Stellung ein. Offshore-Anlagen und Schiffe bieten vielen Menschen einen Arbeitsplatz und sind selbst Investitionsgüter von erheblichem Wert. Die sich aus ihrem Betrieb ergebenden Rechtsprobleme sind demnach von großer ökonomischer Bedeutung.⁵ In Deutschland ist Hamburg das Zentrum der maritimen Wirtschaft. Mehr als 12 000 Schiffe haben im Jahre 2008 den Hafen Hamburg angelaufen und dabei wurden zehn Millionen Container umgeschlagen.⁶ Ca. 150 000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg hängen unmittelbar oder mittelbar vom Hafenbetrieb ab.⁷

Allerdings ist auch die maritime Wirtschaft von der Weltwirtschaftskrise, die im Jahr 2008 von den Finanzmärkten ausging, massiv getroffen worden. Sie hat spätestens im Jahr 2009 zu einer einschneidenden Schifffahrtskrise geführt und Milliardenverluste innerhalb der Branche verursacht.⁸ Nahezu alle Reedereien weltweit arbeiteten im Jahr 2009 defizitär und verwalteten bedeutende Überkapazitäten an Schiffsraum.⁹ Die Krise hat zudem die Entwicklung der Häfen stark beeinträchtigt. In Hamburg ging der Warenumsatz im Jahre 2009 um 21,7 %

¹ Nach Gewicht.

² Aust, International Law, S. 298.

³ Vgl. Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 15.

⁴ Vgl. Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 15.

⁵ Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 16.

⁶ Krummheuer, Handelsblatt vom 18. Juni 2008 „Mein Feld ist die Welt“, 12.

⁷ Krummheuer, Handelsblatt vom 18. Juni 2008 „Mein Feld ist die Welt“, 12.

⁸ Krümpel/Basel, Financial Times Deutschland vom 2. Juli 2009 „Maersk erwartet Welle von Fusionen“, S. 3.

⁹ Krümpel/Basel, Financial Times Deutschland vom 2. Juli 2009 „Maersk erwartet Welle von Fusionen“, S. 3.

im Vergleich zum Vorjahr zurück.¹⁰ Letztlich wird sich aber auch die maritime Wirtschaft, insbesondere die Transportwirtschaft erholen, wenn sich der internationale Handel wieder intensiviert.

Die wirtschaftliche Nutzung der Meere führt zwangsläufig zu Konflikten und Rechtsstreitigkeiten zwischen den beteiligten Parteien. Die Natur dieser Rechtsstreitigkeiten ist dabei vielfältig. Nahezu alle Bereiche des Zivil- und Zivilprozessrechts sind auch bei seeprivatrechtlichen Streitigkeiten von Bedeutung. Andererseits bestehen gerade im Seeprivatrecht – und dort insbesondere im Seetransportrecht – über Jahre gewachsene Bräuche und Traditionen, die sich auch auf die rechtlichen Verhältnisse zwischen den Parteien auswirken. Ein wichtiges Anliegen dieser Arbeit ist es deshalb, die teilweise allgemein gehaltenen Regelungen des europäischen Zivilprozessrechts auf ihre Geeignetheit zur Erfassung seeprivatrechtlicher Streitigkeiten zu untersuchen, und etwaige Anwendungsprobleme herauszustellen.

Eine weitere Besonderheit des Seeprivatrechts ist seine Nähe zum Seevölkerrecht. Auch aus diesem Aspekt ergeben sich reizvolle und im Zivilprozessrecht einzigartige Fragestellungen, deren Behandlung notwendiger und wichtiger Bestandteil dieser Arbeit ist.

§ 1 Praktische Relevanz in der Europäischen Union

Für die Volkswirtschaften der einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU), als auch für den Europäischen Wirtschaftsraum insgesamt ist das Meer prägend. Dabei hat das Meer für die EU eine historische, geografische und ökonomische Dimension. Der europäische Kontinent hat mit Portugal, Spanien, England und Holland große und historisch bedeutende Seefahrtsnationen hervorgebracht. Die ökonomische Bedeutung des Meeres – insbesondere der Schifffahrt – für die EU sind deshalb nicht zu unterschätzen.¹¹ Ca. 40 % aller kommerziell genutzten Schiffe werden von Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats kontrolliert.¹² Weiter beträgt der Anteil des Seehandels am Gesamthandelsvolumen des Handels mit Nicht-EU-Staaten 90 % und immerhin ca. 40 % des EU internen Handelsverkehrs.¹³ Schließlich sind in der EU mehr als 3 Millionen Arbeitnehmer direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängig.¹⁴ Die praktische Bedeutung des Seetransports kommt auch in Art. 100 Abs. 2 Vertrag über die Ar-

¹⁰ N.N., Financial Times Deutschland vom 19. Mai 2009 „Weniger Warenumsatz im Hafen Hamburg“, S. 7.

¹¹ Vgl. *Christodoulou-Varotsi/Pentsov*, Maritime Work Law Fundamentals, S. 747; *European Commission Green Paper*, Towards a Future Maritime Policy for the Union; A European Vision for the Oceans and Seas, 7. June 2006, Com (2006) 275 final.

¹² *Christodoulou-Varotsi/Pentsov*, Maritime Work Law Fundamentals, S. 747.

¹³ *Christodoulou-Varotsi/Pentsov*, Maritime Work Law Fundamentals, S. 747.

¹⁴ *Christodoulou-Varotsi/Pentsov*, Maritime Work Law Fundamentals, S. 747.

beitsweise der Europäischen Union (AEUV)¹⁵ zum Ausdruck, wonach das Europäische Parlament und der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt erlassen können.

§ 2 Gang der Darstellung

Anliegen dieser Arbeit ist es, alle relevanten Bereiche und Rechtsgebiete des Seeprivatrechts daraufhin zu untersuchen, wie sich etwaige Streitigkeiten in das System des vereinheitlichten europäischen Prozessrechts – namentlich der Verordnung des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EuGVVO)¹⁶ als wichtigstem sekundärrechtlichen Instrument – einfügen. Dabei soll analysiert werden, welche Gerichtsstände der EuGVVO für die jeweiligen Streitigkeiten eröffnet sind und welche spezifisch seeprozessrechtlichen Probleme sich ergeben. Die Arbeit befasst sich lediglich mit seerechtlichen Streitigkeiten, dagegen nicht mit solchen aus dem Bereich der Binnenschifffahrt. Die Schwerpunkte werden das Seetransport- und das Seearbeitsrecht bilden. Dies ist zum einen der praktischen Relevanz dieser Rechtsgebiete und den hierzu ergangenen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) geschuldet. Andererseits eignen sich gerade diese beiden Bereiche zur Darstellung allgemeiner Fragen, insbesondere des Zusammenspiels von Seeprivatrecht, Seevölkerrecht und europäischem Prozessrecht. Grundsätzlich folgt die Arbeit dem Aufbau der EuGVVO. Allerdings sind Abweichungen zur besseren Darstellung und Aufbereitung der grundsätzlichen und rechtsgebietsübergreifenden Probleme an einigen Stellen notwendig.

¹⁵ Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft vom 13. Dezember 2007, Konsolidierte Fassung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2008, ABl.EU 2007 Nr. C 306/1. ber. ABl.EU 2008 Nr. C 111/56 und ABl.EU 2009 Nr. C 290/1.

¹⁶ VO EG Nr. 44/2001 des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 22. Dezember 2000, abgedruckt in ABl.EG 2001 L 12/1.

2. Teil: **Generelle Anwendbarkeit der EuGVVO auf seerechtliche Streitigkeiten**

Mit Wirkung zum 1. März 2002 ist in den Mitgliedstaaten der EU – mit Ausnahme des Königreichs Dänemark (Art. 1 Abs. 3 EuGVVO)¹ – die EuGVVO in Kraft getreten. Hierbei handelt es sich nicht mehr um ein völkerrechtliches Übereinkommen, sondern um eine unmittelbar in allen Mitgliedstaaten (EuGVVO-Staaten) wirkende Verordnung, welche der Rat der Europäischen Union auf der Grundlage des Art. 65 EGV² erlassen hat.³ Sie ersetzt das noch als Übereinkommen ausgestaltete EuGVÜ⁴ im Verhältnis der damaligen EG-Mitgliedstaaten zueinander. Im Verhältnis der EG-Mitgliedstaaten – einschließlich der EuGVVO-Staaten – zu den Nicht-EG-Mitgliedstaaten des Luganer Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (LugÜ)⁵ bleibt das LugÜ anwendbar.⁶ Am 30. Okto-

¹ Dänemark hat sich nach Art. 69 EGV i.V.m. mit dem dazugehörigen Protokoll von allen auf den IV. Titel des EGV beruhenden Maßnahmen ausgeschlossen, Rauscher-Mankowski, Art. 1 Brüssel I-VO Rn. 32. Im Verhältnis zwischen Dänemark und den anderen EU-Mitgliedstaaten gilt das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich Dänemark über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 19. Oktober 2005 (in Kraft getreten 01. Juli 2007), ABl.EU 2005 L 299/62; vgl. MüKo(ZPO)-Gottwald, Vorbem. EuGVO Rn. 20; Kruger, Civil Jurisdiction Rules of the EU and their Impact on Third States, S. 384 ff. Rn. 7.63 ff.

² Vertrag zur Gründung der europäischen Gemeinschaft (EGV); zuletzt geändert durch den Vertrag über den Beitritt der Republik Bulgarien und Rumäniens zur Europäischen Union vom 25.4.2005, ABl.EG Nr. L 157/11; heute ersetzt durch Art. 81 AEUV.

³ Nach den Änderungen durch den Amsterdamer Vertrag ergibt sich die Kompetenz der Gemeinschaftsorgane zum Erlass von Maßnahmen auf dem Gebiet der justiziellen Zusammenarbeit aus Art. 65 EGV. Zu Art. 65 EGV als Kompetenztitel für das europäische Internationale Verfahrensrecht vgl. Leible/Staudinger, EuLF(D) 4 (2000/01), 225 (231).

⁴ Übereinkommen der Europäischen Gemeinschaft über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 29. September 1968, abgedruckt in BGBl. 1972 II, 774 ff.

⁵ Luganer Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 16. September 1988, BGBl. II 1994, 2658; vgl. Kropholler, EuZPR, Einleitung Rn. 51 ff.

ber 2007 wurde ein neues Luganer Übereinkommen als Nachfolger des LugÜ verabschiedet.⁷ Die Kompetenz für den Abschluss dieser revidierten Fassung des LugÜ liegt bei der EG (nunmehr nach Inkrafttreten des EUV n.F.⁸ bei der EU) und nicht mehr bei den einzelnen EG-Staaten. Es wird nach seinem Inkrafttreten im Verhältnis der Vertragsparteien EU, Schweiz, Island, Norwegen und Dänemark gelten.⁹

§ 1 Seeprivatrecht und der sachliche Anwendungsbereich der EuGVVO

Wie sich bereits aus dem Namen der Verordnung ergibt, umfasst ihr sachlicher Anwendungsbereich Streitigkeiten in Zivil- und Handelssachen, soweit diese Streitigkeiten einen Auslandsbezug aufweisen.¹⁰ Einige explizite Ausnahmen im Hinblick auf den sachlichen Anwendungsbereich finden sich in Art. 1 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 EuGVVO. Jedoch bezieht sich keine der darin aufgeführten Ausnahmen auf seeprivatrechtliche Streitigkeiten. Demnach ist grundsätzlich von der sachlichen Anwendbarkeit der EuGVVO auf seeprivatrechtliche Streitigkeiten auszugehen, wenn es sich bei diesen um Zivil- und Handelsachen handelt.¹¹

Zudem enthält die EuGVVO auch einige vereinzelte, speziell auf seeprivatrechtliche Streitigkeiten zugeschnittene Vorschriften. So erfasst Art. 5 Nr. 7 EuGVVO Streitigkeiten wegen der Zahlung von Berge- und Hilfslohn; Art. 7 EuGVVO ist anwendbar auf Streitigkeiten bzgl. der Beschränkung der Haftung aufgrund der Verwendung oder des Betriebes eines Schiffes; Art. 14 EuGVVO ermöglicht Gerichtsstandsvereinbarungen bei bestimmten Risiken des Seeverkehrsrechts und Art. 64 EuGVVO etabliert unter bestimmten Voraussetzungen eine Unterrichtungspflicht gegenüber dem zuständigen diplomatischen oder konsularischen Vertreter für Heuerstreitigkeiten zwischen dem Kapitän und einem Mitglied der Mannschaft oder sonstige Bedingungen des Dienstverhältnisses.

Insgesamt betreffen diese speziell seeprivatrechtlichen Vorschriften in der EuGVVO aber nur wenige Konstellationen und dürften eine relativ geringe Be-

⁶ Vgl. *Goode/Kronke/McKendrick/Wool*, Transnational Commercial Law, S. 793; *Junker*, RIW 2002, 569 (569 f.); Thomas/Putzo-Hüßtege, Vorbem EuGVVO Rn. 3.

⁷ Übereinkommen vom 30. Oktober 2007 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, ABl.EU 2007 L 399/3; vgl. hierzu *Wagner*, NJW 2008, 2225 (2227).

⁸ Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft vom 13. Dezember 2007, ABl.EU 2007 Nr. C 306/1. ber. ABl.EU 2008 Nr. C 111/56 und ABl.EU 2009 Nr. C 290/1.

⁹ *Mansel/Thorn/Wagner*, IPRax 2009, 1 (10).

¹⁰ Zum Auslandsbezug vgl. *Wannemacher*, Die Außenkompetenzen der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts, S. 82 ff.

¹¹ *Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser*, Report on Brussels I, S. 71 Rn. 241; noch zum EuGVÜ *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 445; *Theis*, J. Mar. L. & Com. 2001, 59 (64 f.).

deutung in der Praxis haben. Für die großen Bereiche des Seetransportrechts und Seearbeitsrechts, welche zumindest quantitativ das größte Potenzial für gerichtliche Streitigkeiten aufweisen, fehlen spezielle Regelungen in der EuGVVO. Bei der Bestimmung des zuständigen Gerichts ist bei Streitigkeiten aus diesen Rechtsgebieten auf die allgemeinen Regelungen der EuGVVO zurückzugreifen, soweit sich nicht vorrangige Regelungen in internationalen Übereinkommen finden.¹² Dabei können sich aus der besonderen Natur der seeprivatrechtlichen Streitigkeiten Probleme ergeben. Diese Probleme zu identifizieren und analysieren ist ein Schwerpunkt dieser Arbeit.

§ 2 Immunität bestimmter Staatsschiffe

Kriegsschiffe und andere Schiffe, die von Staaten zu nicht-wirtschaftlichen Zwecken eingesetzt werden, erfahren im Seevölkerrecht eine im Unterschied zu kommerziellen Schiffen gesonderte Behandlung.¹³ Das internationale Seerechtsübereinkommen von 1982 (SRÜ)¹⁴ enthält für diese Kategorie von Schiffen in Art. 29 ff., 95 f. spezielle Regelungen. Sie unterfallen grundsätzlich nicht der Jurisdiktion von Küstenstaaten, wenn sie die Flagge eines anderen Staates führen.¹⁵ Zwar sind Staatsschiffe nicht Teil des Staatsgebiets des Flaggenstaats, nehmen aber an dessen Immunität teil, soweit sie nicht-gewerbliche hoheitliche Aufgaben erfüllen.¹⁶ Dabei wird die im Völkergewohnheitsrecht verankerte Staatenimmunität weder durch die EuGVVO noch durch sonstiges europäisches Gemeinschaftsrecht beeinträchtigt oder relativiert.¹⁷ Das Europarecht lässt diese vielmehr unberührt. Entsprechend kann ein Küstenstaat selbst in seinen Küstengewässern¹⁸ grundsätzlich keine amtlichen Handlungen auf Staatsschiffen eines anderen Staates vornehmen.¹⁹ Bei originär hoheitlichem Handeln eines Staates – durch sein Staatsschiff – fehlt es dabei schon an der Gerichtsbarkeit, so dass sich die Frage nach der Zuständigkeit erst gar nicht stellt.²⁰ Dieser Grundsatz war auch bereits im Abkommen vom 10. April 1926 über die einheitliche Feststellung von Regeln über die Immunität der Staatsschiffe enthalten.²¹ Alle bedeutenden Schiff-

¹² Vgl. *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 26; zum Vorrang internationaler Übereinkommen siehe sogleich 2. Teil § 3.

¹³ *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 399; *Schack*, IZPR, S. 68 Rn. 143.

¹⁴ Siehe 4. Teil § 2 C. und D.

¹⁵ *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 399.

¹⁶ *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 2 Rn. 44.

¹⁷ *Geimer*, IPRax 2008, 225 (226).

¹⁸ Zur territorialen Zuordnung der Küstengewässer siehe 4. Teil § 2 C. I.

¹⁹ *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 2 Rn. 44.

²⁰ Vgl. *Geimer*, IZPR, 4. Teil Rn. 1527a.

²¹ Art. 3; abgedruckt in RGBl. 1927 II, 483 mit Zusatzprotokoll vom 24. Mai 1934 in RGBl. 1936 II, 303; *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 2 Rn. 45; MüKo(BGB)-*Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 129.

fahrtsnationen unter den EuGVVO-Staaten²² waren damals Vertragsparteien. Art. 3 § 1 Abs. 2 des Abkommens enthält allerdings eine Zuweisung bestimmter Streitigkeit an die zuständigen Gerichte des Staates, dem das Staatschiff angehört, ohne dass dieser sich auf seine Immunität berufen kann.²³ So können nach Art. 3 § 1 Abs. II Ansprüche aus Anlass von Schiffszusammenstößen oder Schiffsunfällen, wegen Hilfeleistungen und Bergung in Seenot oder großer Havarie, und Ansprüche aus Anlass von Ausbesserungen, Lieferungen oder anderen, das Schiff betreffenden Verträgen, im Flaggenstaat geltend gemacht werden.

Dagegen ist eine Immunität von Staatschiffen wohl nicht gegeben, wenn das Schiff zu kommerziellen Zwecken eingesetzt wurde, als sich der den Rechtsstreit begründende Sachverhalt verwirklichte.²⁴ Dieser auf der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 von den teilnehmenden Staaten bekräftigte Grundsatz ist eine Weiterentwicklung der im Abkommen von 1926 enthaltenen Regelungen.²⁵

Schließlich ist zu beachten, dass einige internationale Übereinkommen Ausnahmen vom Grundsatz der Staatenimmunität enthalten. So kann sich nach Art. 13 lit. j des Pariser Übereinkommens über die Haftung Dritter auf dem Gebiet der Kernenergie²⁶ ein Vertragsstaat nur im Hinblick auf eine mögliche Zwangsvollstreckung auf seine Immunität berufen.

Für den Anwendungsbereich der EuGVVO bedeutet dies, dass bei nichtgewerblich tätigen Staatschiffen keine (Zivil-)Gerichtsbarkeit vorliegt und sich deswegen die Frage nach der Zuständigkeit nicht stellt. Darüber hinaus wäre meist auch der sachliche Anwendungsbereich der EuGVVO nicht eröffnet, da die Streitigkeit keine Zivil- und Handelssache nach Art. 1 Abs. 1 EuGVVO wäre. Zwar hat der EuGH bisher noch keinen Sachverhalt mit Staatsschiffen entschieden. In seiner *Lechouritou*-Entscheidung²⁷ hat er jedoch allgemein festgestellt, dass Haftungsklagen aus Anlass militärischer Aktionen staatlicher Streitkräfte keine Zivilsachen im Sinne der EuGVVO sind.²⁸ Es kommt dabei auch nicht auf die Rechtmäßigkeit des staatlichen Handelns an.²⁹ Vielmehr ist hoheitliches Handeln (*acta*

²² Darunter das Deutsche Reich, Belgien, Estland, Frankreich, Italien, die Niederlande, Portugal, Schweden, Spanien, das Vereinigte Königreich, vgl. *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 2 Rn. 45.

²³ *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 2 Rn. 47.

²⁴ Vgl. *Schack*, IZPR, S. 68 Rn. 143; zum englischen: Recht *Meeson*, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 93 Rn. 3.62 f.

²⁵ *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 2 Rn. 49.

²⁶ Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 (BGBl. 1975 II, 957) und des Protokolls vom 12. November 1982 in der Form des Zusatzprotokolls vom 12. Februar 2004; siehe 10. Teil § 2 D.

²⁷ EuGH v. 15. Februar 2007, Rs. C-292/05 – *Eirini Lechouritou/Bundersrepublik Deutschland* – abgedruckt in IPRax 2008, 250 Nr. 10.

²⁸ Ausführlicher Besprechung des Urteils und der Hintergründe bei *Geimer*, IPRax 2008, 225; *Stürner*, IPRax 2008, 197, *Stürner*, GPR 2007, 300.

²⁹ *Geimer*, IPRax 2008, 225 (225); *Stürner*, GPR 2007, 300 (301); ausführliche Diskussion zur Möglichkeit einer Einschränkung der Immunität bei menschenrechtswidrigen Staatshandeln (im Ergebnis abzulehnen) bei *Stürner*, IPRax 2008, 197 (199 ff.).

iure imperii) des Staates generell dem Anwendungsbereich der EuGVVO entzogen.³⁰ Entsprechend ist zumindest für kriegerische Handlungen von Staatsschiffen gesichert, dass aus diesem Handeln resultierende Ansprüche nicht in den Anwendungsbereich der EuGVVO nach Art. 1 Abs. 1 fallen. Auf Streitigkeiten aus dem nichtkommerziellen Betrieb von Staatshandelsschiffen finden deshalb die Regelungen der EuGVVO im Ergebnis keine Anwendung.

§ 3 Vorrang spezieller seerechtlicher Übereinkommen (Art. 71)

Das internationale Seeprivatrecht ist vielfach Gegenstand internationaler Abkommen und Verträge geworden.³¹ Einige dieser internationalen Regime enthalten auch Regelungen zur internationalen Zuständigkeit von Gerichten und zur Vollstreckung von Urteilen.³² Sind diese Regelungen nicht identisch mit denen der EuGVVO, kommt es zwangsläufig zum Konflikt. Zur Auflösung dieser Normenkonflikte zwischen Regelungen der EuGVVO und anderen völkerrechtlichen Regimen dient Art. 71 EuGVVO.³³ Auch das EuGVÜ sah mit Art. 57 bereits eine vergleichbare Regelung zur Auflösung derartiger Konflikte vor.³⁴

Gemäß Art. 71 Abs. 1 EuGVVO bleiben Übereinkommen unberührt, welchen die EuGVVO-Staaten angehören, soweit diese eine Regelung für besondere Rechtsgebiete bezüglich der gerichtlichen Zuständigkeit, der Anerkennung oder der Vollstreckung von Entscheidungen enthalten. Art. 71 EuGVVO hat entsprechend den Charakter einer Kollisionsnorm, welche über das anwendbare Recht im Konfliktfall entscheidet.³⁵ Sie schützt die EuGVVO-Staaten davor, ihre Verpflichtungen aus früheren völkerrechtlichen Konventionen zu verletzen, um die Vorgaben der direkt anwendbaren EuGVVO zu erfüllen, soweit die verschiedenen Pflichten inkompatibel sind.³⁶ Zudem gilt die Vermutung, dass die in den speziellen Übereinkommen enthaltenen Regelungen zur internationalen Zuständigkeit sowie Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen den Besonderheiten des spe-

³⁰ Stürner, GPR 2007, 300 (301) m.w.N.

³¹ Vgl. Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 26.

³² Vgl. Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 156 ff Rn. 6.10 f.; Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 116 Rn. 3.145.

³³ Vgl. Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 64 f. Rn. 2.35 ff.; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 288; Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (154); Tetley, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, 183 (197).

³⁴ Vgl. zum EuGVÜ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – Tatra/Maciej Rataj – Slg. 1994 I, 5439 (5470 ff. Rn. 22 ff.); EuGH v. 28. Oktober 2004, Rs. C-148/03 – Nürnberger/Portbridge – Slg. 2004 I, 10327 (10335 Rn. 13 ff.); vgl. Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 64 Rn. 2.34 f.; Haubold, IPRax 2006, 224 (225 ff.).

³⁵ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 288.

³⁶ Vgl. Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 288; Schlosser, EU-ZPR, Art. 71 EuGVVO Rn. 1.

zifischen Rechtsgebiets eher gerecht werden.³⁷ Darum erkennt das im Hinblick auf die internationale Zuständigkeit allgemeinere Regime der EuGVVO den Vorrang speziellerer völkerrechtlicher Regime als *lex specialis* an.³⁸

Seit Inkrafttreten der EuGVVO am 1. März 2002, ist den EuGVVO-Staaten allerdings der Abschluss vorrangiger völkerrechtlicher Verträge für die Zukunft im Anwendungsbereich der EuGVVO verwehrt.³⁹ Hierin ist auch der entscheidende Unterschied zur Vorgängerregelung in Art. 57 EuGVÜ zu sehen, der auch *ex post* wirksam gewordenen speziellen Übereinkommen einen Vorrang vor den Regelungen des EuGVÜ einräumte.⁴⁰ Die EU hat nunmehr aber von ihren Kompetenzen nach Art. 61 c, 65 EGV (heute Art. 81 AEUV) Gebrauch gemacht und den EuGVVO-Staaten grundsätzlich die Fähigkeit genommen, sich selbstbestimmt völkerrechtlich zu verpflichten, soweit die Materie in den Anwendungsbereich der EuGVVO fällt.⁴¹

Allerdings besteht die Möglichkeit, dass der Rat die EuGVVO-Staaten ausdrücklich ermächtigt, Übereinkommen auch noch nach dem 1. März 2002 zu ratifizieren.⁴² Eine solche Ermächtigung ist auch dann erforderlich, wenn das betreffende Übereinkommen nur von einigen EuGVVO-Staaten vor dem 1. März 2002 ratifiziert wurde und den anderen EuGVVO-Staaten ermöglicht werden soll, beizutreten.⁴³ Dies erfolgt dann durch eine „Entscheidung des Rates“ und stellt die völkerrechtliche Verpflichtungsbefugnis der EuGVVO-Staaten im Hinblick auf das konkrete in der Entscheidung benannte Übereinkommen ganz oder teilweise (z.B. exklusive etwaiger Regelungen zur Anerkennung und Vollstreckung) wieder her. Gerade für den Bereich des Seeprozessrechts findet sich mit der Ermächtigung zur Ratifizierung des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung⁴⁴ ein anschauliches Beispiel für eine sol-

³⁷ Rauscher-Mankoski, Art. 71 Brüssel I-VO, Rn. 1; noch zum EuGVÜ siehe EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5471 Rn. 24); EuGH v. 28. Oktober 2004, Rs. C-148/03 – *Nürnberg/Portbridge* – Slg. 2004 I, 10327 (10335 Rn. 14).

³⁸ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 289.

³⁹ Dörfelt, IPRax 2009, 470 (471); Güner-Özbek, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, S. 281 f.; Ringbom, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (4); Schlosser, EU-ZPR, Art. 71 EuGVVO Rn. 1.

⁴⁰ Rauscher-Mankoski, Art. 71 Brüssel I-VO, Rn. 3.

⁴¹ Vgl. Dörfelt, IPRax 2009, 470 (471); Ramming, TranspR 2007, 306 (319); Ringbom, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (3 f.).

⁴² Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 126 Rn. 512 ff., S. 160 Rn. 6.20; Kruger, Civil Jurisdiction Rules of the EU and their Impact on Third States, S. 365 Rn. 7.21; Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 71 Rn. 4; Ramming, TranspR 2007, 306 (319); Rauscher-Mankoski, Art. 71 Brüssel I-VO, Rn. 4.

⁴³ Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 160 Rn. 6.20.

⁴⁴ Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (2992/762/EG), abgedruckt in ABl.EG 2002 L 256/7.

che Ausnahmemöglichkeit.⁴⁵ Bedeutung erlangen diese speziellen Sonderermächtigungen insbesondere bei Übereinkommen, die keine Möglichkeit des Beitritts von Wirtschaftsgemeinschaften vorsehen. Die EU könnte diesen Übereinkommen also nicht selbst beitreten und ihnen dadurch Wirkung in den EuGVVO-Staaten verleihen. Welche Wirkung ein möglicher zukünftiger Beitritt der EU als solcher zu einem Übereinkommen im Hinblick auf die EuGVVO entfaltet, ist dabei nicht explizit in Art. 71 EuGVVO – oder an anderer Stelle – geregelt.⁴⁶ Es ist wohl davon auszugehen, dass nach einem Beitritt der EU selbst das internationale Übereinkommen mittels einer Verordnung in das europäische Sekundärrecht inkorporiert werden müsste.⁴⁷ Die Gesetzesinitiative hierfür läge beim Europäischen Parlament.⁴⁸

Im Rahmen des Vorrangs nach Art. 71 EuGVVO ist weiter zu beachten, dass die allgemeine Regelung einer seeprivatrechtlichen Materie nicht zu einer Sperrung des Anwendungsbereichs der EuGVVO insgesamt führt. Vielmehr ist Art. 71 EuGVVO so zu verstehen, dass ein internationales Abkommen oder sonstiges völkerrechtliches Regime nur insoweit der EuGVVO vorgeht, als dieses auch tatsächlich eine spezielle Frage regelt.⁴⁹ Enthält ein Abkommen z.B. keine Regelung zur Frage der internationalen Zuständigkeit oder regelt es nur einen Teilaspekt, ist für die nicht geregelten Fragen der Anwendungsbereichs der EuGVVO eröffnet. Dies hat der EuGH bereits in seiner *Tatry*-Entscheidung zu Art. 57 EuGVÜ bestätigt.⁵⁰

Hinzuweisen bleibt schließlich auf Art. 67 EuGVVO. Danach haben Regelungen der Zuständigkeit und Vollstreckung von Entscheidungen in gemeinschaftlichen Rechtsakten Anwendungsvorrang vor der EuGVVO. Auf dem Gebiet des internationalen Seeprivatrechts finden sich im europäischen Sekundärrecht jedoch keine bedeutenden Regelungen der Zuständigkeit und Vollstreckung, die mit den Regelungen der EuGVVO in Konkurrenz treten könnten.

Die einzelnen internationalen Übereinkommen, die nach Art. 71 EuGVVO beachtliche Regelungen für das Seeprivatprozessrecht enthalten, werden in den jeweiligen Kapiteln geordnet nach den Rechtsgebieten benannt und entsprechend ihrer Bedeutung für die Regelungen der EuGVVO besprochen.⁵¹

⁴⁵ Siehe 10. Teil § 2 B. IV.

⁴⁶ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 71 Rn. 5; Rauscher-Mankoski, Art. 71 Brüssel I-VO, Rn. 4a; vgl. zur Ausgestaltung eines solchen Beitritts *Kruger*, Civil Jurisdiction Rules of the EU and their Impact on Third States, S. 365 f. Rn. 7.20 ff. Vgl. *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 126 Rn. 5.14.

⁴⁷ *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 126 Rn. 5.14.

⁴⁸ *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 126 Rn. 5.14.

⁴⁹ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5471 f. Rn. 24 f.); Hess/Pfeiffer/Schlösser-Pfeiffer, Report on Brussels I, S. 43 Rn. 144; *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 155 Rn. 6.6 ff.; *Mandaraka-Sheppard*, Modern Maritime Law, S. 217; *Meeson*, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 123 Rn. 3.167; *Schulz*, Hanse Law Review 2005, 148 (154); Rauscher-Mankoski, Art. 71 Brüssel I-VO, Rn. 8.

⁵⁰ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5470 ff. Rn. 22 ff.).

⁵¹ Gesamtliste bei *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 156 ff. Rn. 6.10.

§ 4 Drittstaatenproblematik und Mitgliedstaatenbezug

Die Frage nach der internationalen Zuständigkeit von Gerichten stellt sich grundsätzlich nur bei Sachverhalten mit einem Auslandsbezug. Bei reinen Inlandssachverhalten kommt die EuGVVO nicht zur Anwendung; insoweit greifen die nationalen Prozessrechte.⁵² Dies gilt uneingeschränkt auch für Sachverhalte aus dem Bereich des Seerprivatrechts. So besteht z.B. bei reinen Inlandstransporten ohne weiteren Auslandsbezug (Kabotage)⁵³ keine legitime Grundlage für die Eröffnung des Anwendungsbereichs der EuGVVO.

A. Mitgliedstaatenbezug

Die EuGVVO setzt demnach einen grenzüberschreitenden Sachverhalt voraus. Es stellt sich jedoch die Frage, ob neben dem schlichten Auslandsbezug und dem von der jeweiligen Zuständigkeitsnorm geforderten Bezugspunkt (wie z.B. dem Wohnsitz des Beklagten in einem EuGVVO-Staat nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO) noch eine weitere qualifizierende Verbindung zum EuGVVO-Territorium erforderlich ist. Im Grunde geht es darum, ob es eines Auslandsbezugs zu einem EuGVVO-Staat bedarf oder ob das Regime der EuGVVO auch bei Auslandsbezügen lediglich zu einem Drittstaat zur Anwendung kommen soll. Diese unter dem EuGVÜ noch ausführlich diskutierte Frage ist nach der Überführung des EuGVÜ in die EuGVVO zu Gunsten eines Ausreichens eines Drittstaatenbezugs entschieden.

Hierfür spricht zunächst der Wortlaut der EuGVVO. Ein Ausschluss von Sachverhalten mit lediglich Drittstaatenbezug lässt sich diesem nicht entnehmen. Wollte man aber den Anwendungsbereich über den Wortlaut hinaus auf Fälle mit Mitgliedstaatenbezug reduzieren, würde dies einen erhöhten Begründungsaufwand erfordern. Zudem spricht das Ziel der EuGVVO, einen einheitlichen Rechtsraum zu schaffen, dafür, dass ein Drittstaatenbezug ausreicht.⁵⁴ Auch stellt Erwägungsgrund 8 der EuGVVO ausdrücklich klar, dass „die gemeinsamen Zuständigkeitsvorschriften [...] grundsätzlich dann Anwendung finden, wenn der Beklagte seinen Wohnsitz in einem dieser [EuGVVO-] Mitgliedstaaten hat“.⁵⁵ Auch der

⁵² Rauscher-Staudinger, Einl. Brüssel I-VO, Rn. 19, -Mankowski, Vor Art. 2 Brüssel I-VO Rn. 13; Wannemacher, Die Außenkompetenzen der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts, S. 82 ff.; Wipping, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 38.

⁵³ Siehe 4. Teil § 2 C. II. 1.

⁵⁴ Heinze/Dutta, IPRax 2005, 224 (225); Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 117 Rn. 4.37; Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (153 f.); Erwägungsgrund Nr. 1 der EuGVVO.

⁵⁵ Heinze/Dutta, IPRax 2005, 224 (225); Lynker, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 18; Rauscher-Staudinger, Einl.

EuGH hat in seiner *Owusu/Jackson*-Entscheidung zum EuGVÜ entschieden, dass ein Bezug zu einem weiteren Mitgliedstaat nicht zur Eröffnung des Anwendungsbereichs des EuGVÜ vorausgesetzt wird.⁵⁶ Insoweit setzt der EuGH seine ältere Rechtsprechung fort und fordert lediglich im Hinblick auf den Anwendungsbereich nach Art. 2 EuGVVO den Bezug zu einem EuGVVO-Staat und einem weiteren Staat, unabhängig, ob dieser weitere Staat ein anderer EuGVVO-Staat oder ein Drittstaat ist.⁵⁷

Einen weiteren Mitgliedstaatenbezug zu fordern würde nicht nur gegen den Willen des europäischen Gesetzgebers verstoßen, sondern zudem ein Folgeproblem aufwerfen. Eine konkrete Definition wäre zu ermitteln, nach der sich ein hinreichender Auslandsbezug zu einem Mitgliedstaat bestimmen ließe.⁵⁸ Für eine solche Definition findet sich aber kein Ausgangspunkt in der EuGVVO, da ihr Wortlaut eben gerade keine solche Reduktion des Anwendungsbereichs vorsieht.

Im Ergebnis ist die EuGVVO daher grundsätzlich auch auf Sachverhalte anwendbar, in denen neben einem EuGVVO-Staat lediglich Drittstaaten betroffen und die allgemeinen in der EuGVVO niedergelegten Voraussetzungen erfüllt sind (z.B. Beklagtenwohnsitz nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO).⁵⁹

B. Forum non conveniens

Darüber hinaus ist unter dem Regime der EuGVVO auch keine Zuständigkeitskorrektur mittels der im angelsächsischen Rechtskreis verbreiteten *forum non conveniens* Doktrin⁶⁰ möglich.⁶¹ Übt das angerufene Gericht seine Zuständigkeit nicht aus, weil es der Meinung ist, dass es als Forum im Vergleich zu einem an-

Brüssel I-VO, Rn. 20; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 38.

⁵⁶ EuGH v. 1. März 2005, Rs. C-281/02 – *Owusu/Jackson* – Slg. 2005 I, 1383 (1456 Rn. 24); *Fentiman*, in: *International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States*, 83 (85 ff.); *Mankowski*, RIW 2005, 561 (564); (*Palser*, JIML 2005, 182 (183); *Rauscher-Staudinger*, Einl. Brüssel I-VO, Rn. 20.

⁵⁷ Vgl. EuGH v. 13. Juli 2000, C-412/98 – *Group Josi Reinsurance/Universal General Insurance* – Slg. 2000 I, 5925 (5954 Rn. 41 f.); *Audit/Bermann*, in: *International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States*, 55 (65 f.); *Rauscher-Staudinger*, Einl. Brüssel I-VO, Rn. 20; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 38.

⁵⁸ *Schulz*, *Hanse Law Review* 2005, 148 (153).

⁵⁹ *Jackson*, *Enforcement of Maritime Claims*, S. 117 Rn. 4.37; *Mankowski*, RIW 2005, 561 (564); *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 18; *Rauscher-Staudinger*, Einl. Brüssel I-VO, Rn. 20; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 38.

⁶⁰ Zum Begriff und den Anwendungsvoraussetzungen speziell im Seeprivatrecht *Tetley*, *Marine Cargo Claims*, Volume 2, S. 1909 ff. f.

⁶¹ Eingehend *Heinze/Dutta*, IPRax 2005, 224 (225 ff.); *Magnus/Mankowski-Magnus*, Art. 2 Rn. 6; *Mandaraka-Sheppard*, *Modern Maritime Law*, S. 225 ff.; *Mankowski*, RIW 2005, 561 (564); kritisch *Kruger*, *Civil Jurisdiction Rules of the EU and their Impact on Third States*, S. 295 ff. Rn. 5.98 ff.

deren Forum ungeeignet zur Entscheidung des spezifischen Streits sei, ist dies unvereinbar mit der Struktur und den Zielen der EuGVVO.⁶² Insbesondere würde die Gerichtsstandsklarheit und damit die Vorhersehbarkeit des zuständigen Gerichts durch die Parteien unter Anwendung einer in der Mehrzahl der EuGVVO-Staaten unbekannten Doktrin leiden.⁶³ Zudem würde die Anwendung der *forum non conveniens*-Doktrin die einheitliche Anwendung der Zuständigkeitsregelungen der EuGVVO in allen EuGVVO-Staaten gefährden.⁶⁴ Schließlich widerspräche die Anwendung der *forum non conveniens*-Doktrin auch dem Wortlaut, der Systematik und der Entstehungsgeschichte der EuGVVO, die einen Rückgriff auf das nationale Prozessrecht prinzipiell gemäß Art. 4 Abs.1 EuGVVO nur dann erlaubt, wenn der Wohnsitz des Beklagten gerade nicht in einem EuGVVO-Staat liegt.⁶⁵

⁶² Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 117 Rn. 4.37, Palser, JIML 2005, 182 (183 f.).

⁶³ Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 117 Rn. 4.37; Mankowski, RIW 2005, 561 (564); kritisch Palser, JIML 2005, 182 (183); Tetley, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1967.

⁶⁴ EuGH v. 1. März 2005, Rs. C-281/02 – *Owusu/Jackson* – Slg. 2005 I, 1383 (1456 Rn. 24); Magnus/Mankowski-Magnus, Art. 2 Rn. 6 f.; Palser, JIML 2005, 182 (184); Tetley, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1967 f.

⁶⁵ Heinze/Dutta, IPRax 2005, 224 (226).

3. Teil: Seehandelsrechtliche Streitigkeiten

Es ist nur natürlich, das Seehandelsrecht an den Anfang dieser Arbeit zu stellen. Neben der Nutzung der Seefahrt zu militärischen Zwecken, wird das Meer schon seit der Antike zum Transport und Handel genutzt. Dem Seetransport kommt im Vergleich zu anderen Transportarten eine überragende¹ Bedeutung zu. Auch für Deutschland, insbesondere die Freie und Hansestadt Hamburg, ist der Seetransport und die damit verbundenen maritime Wirtschaft ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor. Zur deutschen Handelsflotte gehörten nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder im Jahre 2008 ca. 1600 Containerschiffe, also etwa 40 % der weltweiten Container-Transportkapazitäten.² Zwar litt die Branche in Folge der Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 bis 2010 an einem drastischen Verfall der Transportpreise. Auslöser war das Sinken der tatsächlich vom Markt nachgefragten Transportmenge bei gleichzeitiger Erhöhung der Kapazität auf Seiten der Reeder wegen bereits vor der Krise bestellten Schiffen.³ Insbesondere die Containerschiffahrt wurde stark beeinträchtigt.⁴ Im Jahre 2009 waren weltweit ca. 500 Containerschiffe beschäftigungslos.⁵ Die Raten stürzten von durchschnittlich 2000 \$ pro Standardcontainer im Jahr 2007 auf ca. 200 bis 300 \$ im Jahr 2009 ab.⁶ Eine Erholung der Weltwirtschaft insgesamt wird sich aber auch zwangsläufig auf die Seeschiffahrt positiv auswirken. Der Transport von Gütern bleibt eine Grundvoraussetzung für den internationalen Handel. Insbesondere die kleineren Containerschiffe mit einer Ladekapazität zwischen 1000 und 3000 Standardcontainern

¹ Mehr als 90 % des interkontinentalen Transportes von Gütern erfolgen auf dem Seeweg.; vgl. Statistik VDS, abrufbar unter <www.reederverband.de/index.php?kat=314>.

² *Krummheuer*, Handelsblatt vom 18. Juni 2008 „Mein Feld ist die Welt“, 12.

³ *Krümpel/Basel*, Financial Times Deutschland vom 2. Juli 2009 „Maersk erwartet Welle von Fusionen“, S. 3.

⁴ *Hagen*, Financial Times Deutschland vom 28. Juli 2009 „Anleger sollen Schiffsfonds retten“, S. 22.

⁵ *Krümpel*, Financial Times Deutschland vom 15. Juni 2009 „Reeder steuern bei Frachtraten um“, S. 8; *Osadnik*, Financial Times Deutschland vom 16. Juni 2009 „Anleger springen für Banken ein“, S. 22.

⁶ *Krümpel*, Financial Times Deutschland vom 15. Juni 2009 „Reeder steuern bei Frachtraten um“, S. 8.

werden mittelfristig wieder wirtschaftlich betrieben werden können.⁷ Generell wird für 2011 eine nachhaltige Erholung im Containergeschäft erwartet.⁸

Seefrachtrechtliche Streitigkeiten lassen sich dabei grob in zwei Kategorien unterteilen. Zum einen können Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag selbst geltend gemacht werden. Zum anderen ergeben sich aber auch Pflichten und Ansprüche aus Dokumenten des Seefrachtvertrages. Diese beiden Rechtsverhältnisse sind im Hinblick auf das Seefrachtprozessrecht klar voneinander zu unterscheiden und erfahren eine unterschiedliche Behandlung durch die Regelungen der EuGVVO. Deshalb werden sie im Rahmen dieser Arbeit auch getrennt dargestellt.

§ 1 Seefrachtverträge

Grundtypus des Seefrachtvertrages ist ein Vertrag, durch den sich der Verfrachter verpflichtet, gegen Entgelt Güter über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern.⁹ Im Hinblick auf die EuGVVO stellt sich dabei die Frage, ob und inwieweit Streitigkeiten aus diesen Verträgen in den Anwendungsbereich der EuGVVO fallen und – soweit dies der Fall ist – welche Gerichtsstände für seefrachtrechtliche Streitigkeiten unter der EuGVVO eröffnet sind. Als Einleitung werden zuvor die verschiedenen Arten von Seefrachtverträgen kurz dargestellt.

A. Übersicht über die verschiedenen Arten von Seefrachtverträgen

Grundsätzlich sind zwei Arten von Seefrachtverträgen voneinander zu unterscheiden. Zum einen kann er sich auf ein Schiff im Ganzen, einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmten bezeichneten Raum beziehen (sog. Chartervertrag).¹⁰ Zum anderen kann sich ein Seefrachtvertrag aber auch auf den Transport einzelner Güter beziehen (sog. Stückgutfrachtvertrag).

I. Chartervertrag

Bei Charterverträgen bestimmt sich der Leistungsinhalt nicht nach dem Transport einzelner Güter, sondern es wird vielmehr ein ganzes Schiff oder ein Teil seiner Ladekapazität zum Zweck des Transports von Gütern oder Personen zur Verfügung gestellt.¹¹ Der Transport von Gütern mit gecharterten Schiffen ist – je nach

⁷ *Osadnik*, Financial Times Deutschland vom 16. Juni 2009 „Anleger springen für Banken ein“, S. 22.

⁸ *Krümpel*, Financial Times Deutschland vom 15. Juni 2009 „Reeder steuern bei Frachtraten um“, S. 8.

⁹ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 235 f.

¹⁰ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 235; *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2871.

¹¹ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 238, 251.

Branche – eine weit verbreitete Praxis. Insbesondere der Transport von Öl und Gas durch Energiekonzerne erfolgt überwiegend mit gecharterten Schiffen.¹²

1. Voyage Charter (Reisecharter)

Wird das Schiff oder ein Teil seiner Kapazität für eine oder mehrere einzelne Reisen zur Verfügung gestellt, handelt es sich um einen Voyage Charter (Reisechartervertrag).¹³ Dabei schuldet der Vercharterer dem Charterer die Überlassung einer bestimmten Frachtkapazität eines Schiffes für einen Transport von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.¹⁴ Das Entgelt für den Transport bemisst sich dabei entweder pauschal als Summe für einen oder mehrere Reisen, oder nach der Lademenge unter Berücksichtigung des Reiseweges.¹⁵ Wird ein Chartervertrag nur für eine einzige Reise geschlossen, bzw. erfolgt die Rückreise nur mit Ballast, handelt es sich um eine Single Voyage Charter.¹⁶

Bei der Voyage Charter steht der Gütertransport im Vordergrund, sodass sie als Güterbeförderungsverträge einzuordnen sind.¹⁷ Ein Blick in das EVÜ sowie die Rom I-VO¹⁸ bestätigt diese Einordnung auch im Hinblick auf das europäische Recht.¹⁹ So fallen nach dem Wortlaut des Art. 4 Abs. 4 EVÜ auch Charterverträge für eine einzige Reise (also die Voyage Charter), sowie alle anderen Verträge, die in der Hauptsache der Güterbeförderung dienen, unter den Begriff der „Güterbeförderungsverträge“. Erwägungsgrund 22 der Rom I-VO überführt diese Definition wiederum in die Rom I-VO.

¹² *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 147.

¹³ *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 151; *Coghlin/Baker/Kenny/Kimball*, Time Charter, Rn. I.7; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 98; *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 116; *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 75; *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2952; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 400; *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 4.

¹⁴ *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 4.

¹⁵ *Breitzke*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter, S. 8.

¹⁶ *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2953; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 107.

¹⁷ *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2953; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 107.

¹⁸ Verordnung (RG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, Abl. EG L 177/6.

¹⁹ *Nielsen*, in: Rome I Regulation, S. 106; zur Bedeutung des EVÜ und der Rom I-VO für die EuGVVO siehe 4. Teil § 1B. I.

2. Time Charter (Zeitcharter)

Wird dagegen die Kapazität für einen bestimmten Zeitraum überlassen, handelt es sich um eine Time Charter (Zeitchartervertrag).²⁰ Dabei wird häufig das geographische Einsatzgebiet vertraglich eingeschränkt sein.²¹ Entsprechend bemisst sich bei der Time Charter das Entgelt für die Überlassung des Schiffes nicht nach einer oder mehreren bestimmten Reisen, sondern nach der vertraglich vereinbarten Zeit.²²

Sowohl Time- als auch die Voyage Charter ermöglichen im Unterschied zum Stückgutfrachtvertrag eine flexible Anpassung der Transportkapazitäten an noch nicht feststehende oder sich eventuell ändernde zukünftige Umstände.²³

Eine Unterform des Chartervertrages ist die sog. Slot-Charterparty. Hierbei werden nur bestimmte Containerstellplätze (sogenannte „Slots“) zur Verfügung gestellt.²⁴ Werden die Slots für eine oder mehrere bestimmte Reisen zur Verfügung gestellt, handelt es sich um eine Variation der Voyage Charter, während bei der Zurverfügungstellung der Slots für eine bestimmte Zeit eine Unterart der Time Charter anzunehmen ist. In der Praxis haben sich zahlreiche Hybride zwischen Voyage Charter, Time Charter und Slot-Charterparty entwickelt (trip charter, consecutive voyage, long-term freighting contract).²⁵ Da diese aber grundsätzlich ebenso wie ihre Grundformen als Transportverträge einzuordnen sind, erübrigt sich eine nähere Darstellung im Rahmen dieser Arbeit.

Die Time Charter ähnelt einer Schiffsüberlassung.²⁶ Zumindest weist sie charakteristische Merkmale auf, die sich auch bei Miet- und Dienstverschaffungsverträgen finden.²⁷ Andererseits unterscheidet sich die Time Charter auch in wesentlichen Punkten von der Schiffsmiete.²⁸ Der Charterer ist nicht im Besitz des Schiffes, sondern erlangt vielmehr das vertragliche Recht, die Fahrten und die

²⁰ *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 149; *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 150 ff.; *Breitzke*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter, S. 8 ff.; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 238, 251; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 90 f.; *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 76 f.; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 397; *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 4.

²¹ Vgl. *Coghlin/Baker/Kenny/Kimball*, Time Charter, Rn. I.4.

²² *Breitzke*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter, S. 8; *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 76.

²³ *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 148.

²⁴ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 240; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 106 ff.; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 400.

²⁵ Vgl. *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 4; zur Frage der Qualifikation als Frachtvertrag siehe *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 116 ff.

²⁶ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 251; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 397.

²⁷ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 350; vgl. *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 90; *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 194.

²⁸ *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 149 f.; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 91.

Ladung des Schiffes zu bestimmen.²⁹ Die Besatzung und insbesondere der Kapitän des durch eine Time Charter zur Verfügung gestellten Schiffes bleiben weiterhin beim Reeder³⁰ angestellt und unterliegen dessen nautischen und technischen Weisungen.³¹ Andererseits existiert die Variante der Time Charter mit Employment-Klausel, bei der der Charterer dem Kapitän und der Besatzung des vercharterten Schiffes Weisungen erteilen darf.³² Deshalb ist grundsätzlich auch eine Einordnung der Time Charter als Frachtvertrag möglich.³³ Insbesondere bei einer kurzfristigen Charter kommt eine Einordnung als Frachtvertrag in Betracht, während bei mittel- und langfristigen Charterverträgen regelmäßig die Gebrauchsüberlassung im Vordergrund steht.³⁴

Letztlich muss bei Charterverträgen aber bei jedem Typ einzeln seine konkrete Ausgestaltung darauf geprüft werden, ob der Gütertransport oder das Überlassungselement dem Vertrag insgesamt sein charakteristisches Gepräge gibt.³⁵ Dominiert danach das Transportelement im Vergleich zu den mietrechtlichen Merkmalen, ist auch die Time Charter im Hinblick auf die signifikanten Unterschiede zur reinen Schiffsmiete grundsätzlich als Frachtvertrag einzustufen.³⁶ Auch der EuGH hat sich jüngst mit der Frage, ob sich Art. 4 Abs. 4 EVÜ auch auf andere als Voyage Charter-Verträge bezieht, befasst. Der Hoge Raad der Niederlande hat am 02. April 2008 dem EuGH als Vorabentscheidungsersuchen³⁷ unter anderen die Frage vorgelegt, ob Art. 4 Abs. 4 EVÜ dahin auszulegen sei, dass sich dieser nur auf Charterverträge für eine einzige Reise bezieht und alle anderen

²⁹ *Coghlin/Baker/Kenny/Kimball*, Time Charter, Rn. I.5.

³⁰ Zum Begriff des Reeders siehe ausführlich *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 59 ff.

³¹ *Altudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 149; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 348; *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 76 f.; *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 4; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 91 mit weiteren Nachweisen.

³² *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 96; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 398.

³³ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, 349, 405; *Nielsen*, in: Rome I Regulation, S. 106; *Ramming*, Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (28); *Zschoche* VersR 1994, 389 (389 ff.) mit weiteren Nachweisen; kritisch *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, 195 f.; a.A. MüKo(BGB)-*Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 118; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 HGB Rn. 110; *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2957 ff.; *Staudinger-Magnus* Art. 28 EGBGB Rn. 397.

³⁴ *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2957.

³⁵ *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 392; vgl. auch *Giuliano/Lagarde*-Bericht zu Art. 4 EVÜ Anm. 5, Abl.EG. 1980 C 282/26.

³⁶ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 349, 405, *Zschoche*, VersR 1994, 389 (389 ff.) mit weiteren Nachweisen; kritisch *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 195 f.

³⁷ Vorabentscheidungsersuchen in der Rs. C-133/08 – *Intercontainer Interfrigo (ICF) S.C./Balkenende Oosthuizen B.V. & M.I.C. Operations*-, vgl. EuLF(D) (2008), I-106, II-41 ff.

Arten von Charterverträgen nicht erfasst werden.³⁸ Der EuGH hat daraufhin entschieden, dass nicht nur Charterverträge für eine einzelne Reise unter Art. 4 Abs. 4 EVÜ fallen, sondern auch alle anderen Charterverträge, soweit der Hauptgegenstand des Chartervertrages nicht lediglich die bloße Zurverfügungstellung eines Beförderungsmittels ist.³⁹ Es müsse sich vielmehr um eine Beförderung der Güter im eigentlichen Sinne handeln.⁴⁰ Letztlich ist aus der Entscheidung des EuGH aber nur die Erkenntnis zu gewinnen, dass nicht nur Charterverträge für eine einzige Reise unter Art. 4 Abs. 4 S. 3 EVÜ fallen, also auch andere Charterverträge potenziell als Frachtverträge eingeordnet werden können.⁴¹

Keine Frachtverträge sind in der Schifffahrt verbreitete Rahmenverträge zur Gestaltung zukünftiger Geschäftsbeziehungen, ohne aber in diesem Stadium schon konkrete Leistungspflichten zu begründen. Solche Rahmenverträge sind selbstständig von den in der Folge geschlossenen Frachtverträgen anzuknüpfen.⁴² Die Cross-Charter (X C/P) wird ebenfalls nicht als Frachtvertrag eingeordnet.⁴³ Bei ihr tauschen Mitglieder eines Containerkonsortiums Containerstellplätze aus, sodass es sich um eine gesellschaftsrechtliche Beziehung zwischen den Parteien handelt.⁴⁴

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass es sich bei der Voyage Charter immer und bei der Tiem Charter je nach der konkreten Ausgestaltung um Frachtverträge handelt. Lediglich, wenn im Einzelfall bei der Zeitcharter nach ihrer Rechtsnatur die mietrechtlichen Merkmale dominieren, ist diese als Schiffsmiete einzuordnen. Eine Abwägung im Einzelfall ist deshalb erforderlich. Ob sich aber aus der besonderen Rechtsnatur der Zeitcharter eine unterschiedliche Behandlung von Time Charter und Voyage Charter im Vergleich zum Stückgutfrachtvertrag unter dem Regelungssystem der EuGVVO ergibt, wird zu untersuchen sein.

3. Bareboat-Charter und Time Charter mit Employment-Klausel

Die Bareboat-Charter (sowie die Time Charter mit Employment-Klausel) hat mit der Zeitcharter gemein, dass die Zeit der Überlassung des Schiffes das maßgeb-

³⁸ Vgl. *Mansel/Thorn/Wagner*, IPRax 2009, 1 (21); *Mansel/Thorn/Wagner*, IPRax 2010, 1 (23); *Rauscher/Pabst*, NJW 2008, 3477 (3479).

³⁹ EuGH v. 6. Oktober 2009, Rs. C-133/08 – *Intercontainer Interfrigo (ICF) S.C./Balkenende Oosthuizen B.V. & M.I.C. Operations*, EuLF (D)4 (2009), 211 ff. Rn. 33 ff.; *Mansel/Thorn/Wagner*, IPRax 2010, 1 (23).

⁴⁰ EuGH v. 6. Oktober 2009, Rs. C-133/08 – *Intercontainer Interfrigo (ICF) S.C./Balkenende Oosthuizen B.V. & M.I.C. Operations*, EuLF (D) 4 (2009), 211 ff. Rn. 35.

⁴¹ Vgl. *Mansel/Thorn/Wagner*, IPRax 2010, 1 (23).

⁴² *Ramming*, Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (28).

⁴³ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 116; *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 122.

⁴⁴ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 114 ff.; *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 5 Rom I-VO Rn. 122; *Reithmann/Martiny-Mankowski* Rn. 2956.

liche Kriterium für die Bestimmung des Entgelts ist.⁴⁵ Sie dient allerdings weniger der flexiblen Gestaltung von Transportkapazitäten, sondern steht häufig im Zusammenhang mit der Finanzierung von Schiffskäufen, insbesondere durch Schiffsleasing.⁴⁶ Die Zeitcharter unterscheidet sich entsprechend auch maßgeblich von der Bareboat-Charter (auch Demise-Charter), da bei der Bareboat-Charter allein das Schiff überlassen wird und die Besatzung nicht vom Vermieter gestellt wird.⁴⁷ Vielmehr überlässt der Schiffseigentümer dem Bareboat-Charterer den nackten Schiffskörper (aber evtl. mit Zubehör) zur entgeltlichen Nutzung.⁴⁸ So unterliegen die Mannschaft und der Kapitän den nautischen und technischen Weisungen des Charterers.⁴⁹ Diesem wird nicht lediglich eine bestimmte Frachtkapazität überlassen, sondern das Schiff als Ganzes seiner vollständigen Kontrolle unterstellt.⁵⁰ Daher entspricht seine Stellung für die Zeit der Charter der des Eigentümers und er trägt regelmäßig alle mit dem Betrieb des Schiffes verbundenen Kosten wie Versicherung und Instandhaltung.⁵¹ Obwohl er rechtlich nicht der Eigentümer ist, verhält er sich wie ein solcher und betreibt das Schiff auf sein wirtschaftliches Risiko.⁵² Bei einer Bareboat-Charter handelt es sich deshalb nicht um einen Frachtvertrag, sondern eine Schiffsüberlassung.⁵³ Sie wird entsprechend im Abschnitt zu maritimen Mietverträgen (6. Teil § 2) besprochen.

In der Praxis sind die Time Charter und Voyage Charter weitaus häufiger anzutreffen als die Bareboat-Charter, wobei in den letzten Jahren in einigen Bereichen (z.B. bei Öltankern) eine signifikante Zunahme der Bareboat-Charter zu verzeichnen ist.⁵⁴

⁴⁵ Basedow, Der Transportvertrag, S. 119; Breitzke, Die Rechtsnatur der Zeitcharter, S. 8; Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 78 f.; Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB Rn. 402.

⁴⁶ Altfudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 148; Athanassopoulou, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 111.

⁴⁷ Athanassopoulou, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 106; Breitzke, Die Rechtsnatur der Zeitcharter, S. 8; Coghlin/Baker/Kenny/Kimball, Time Charter, Rn. 1.6; Herber, Seehandelsrecht, S. 349; Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 78; Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 7.

⁴⁸ Athanassopoulou, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 106.

⁴⁹ Altfudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 148; Breitzke, Die Rechtsnatur der Zeitcharter, S. 8; Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 4, 7.

⁵⁰ Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 7.

⁵¹ Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 7.

⁵² Altfudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 148.

⁵³ Herber, Seehandelsrecht, S. 349; vgl. auch Athanassopoulou, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 106 f.; OLG Hamburg v. 28. Februar 1963, Hansa 1963, 1506 (1507 f.); Ramming, Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (28); vgl. auch Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB Rn. 402.

⁵⁴ Athanassopoulou, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 111; Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 8.

II. Stückgutfrachtvertrag

Bei Stückgutfrachtverträgen bezieht sich die vereinbarte Beförderungsleistung auf den Transport einzelner bestimmter Ladungsgüter („Partien“).⁵⁵ Im Gegensatz zum Chartervertrag ist beim Stückgutfrachtvertrag gerade nicht das Beförderungsmittel, sondern der Gegenstand der Beförderung für den Inhalt bestimmend.⁵⁶ Dabei ist es allerdings nicht nötig, dass es sich um einzelne Sachen im Sinne des alltäglichen Sprachgebrauchs handelt. Auch Massengüter können als Stückgüter transportiert werden.⁵⁷ Ebenso wie Stückgutfrachtverträge beziehen sich auch Mengenverträge (freight contracts) auf das zu befördernde Gut. Der Verfrachter verpflichtet sich hierbei, eine bestimmte Menge eines Gutes in bestimmter Zeit zu befördern (regelmäßig Füll- oder Schüttgut).⁵⁸ Stückgutfrachtverträge und Mengenverträge sind klassische Frachtverträge.⁵⁹ Im Gegensatz zum Chartervertrag weisen sie keine charakteristischen Eigenschaften des Mietvertrages auf.

B. Anwendbarkeit der EuGVVO

Streitigkeiten aus Seefrachtverträgen sind geradezu klassische Beispiele für Streitigkeiten aus dem Gebiet der Zivil- und Handelssachen. Insoweit ist der sachliche Anwendungsbereich der EuGVVO nach Art. 1 Abs. 1 EuGVVO eröffnet.⁶⁰ Auch ist keine der Einschränkungen nach Art. 1 Abs. 2 EuGVVO auf Seefrachtverträge zugeschnitten.⁶¹ Seefrachtrechtliche Streitigkeiten könnten aber mittelbar aus zwei Gründen aus dem sachlichen Anwendungsbereich der EuGVVO ausgenommen sein. Zum einen könnten spezielle Zuständigkeitsregelungen in völkerrechtlichen Verträgen und Konventionen als *leges speciales* einen Vorrang gegenüber der EuGVVO nach Art. 71 Abs. 1 EuGVVO genießen (folgend **I.-II.**). Zum anderen könnten Seefrachtverträge oder Dokumente des Seefrachtvertrages Schiedsklauseln enthalten, welche die Streitigkeiten einem Schiedsgericht zuweisen und sie somit dem sachlichen Anwendungsbereich der EuGVVO nach Art. 1 Abs. 2 Nr. 4 EuGVVO entziehen (**III.**).

Im Hinblick auf den örtlichen Anwendungsbereich der EuGVVO ist zu beachten, dass im Regelfall der Beklagte seinen (Wohn-)Sitz in einem Mitgliedstaat haben muss (Art. 4 Abs. 1 EuGVVO). Eine Ausnahme von diesem Erfordernis besteht bei Seefrachtverträgen nur, wenn die Parteien eine Gerichtsstandsver-

⁵⁵ Herber, Seehandelsrecht, S. 238; Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 5 f.

⁵⁶ Vgl. Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2871; vgl. auch OLG Hamburg v. 5. März 1957, Hansa 1958, 87.

⁵⁷ Herber, Seehandelsrecht, S. 239.

⁵⁸ Ramming, Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (28); Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB Rn. 399.

⁵⁹ Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB Rn. 393; 399.

⁶⁰ Vgl. Haß, EuZW 1999, 441 (445).

⁶¹ Vgl. Honka, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, 265 (268); Kropholler, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 527 Rn. 885.

einbarung zugunsten eines Gerichtes in einem Mitgliedstaat getroffen haben (Art. 23 EuGVVO).⁶²

I. EuGVVO und HambR

Als vorrangig anwendbarer völkerrechtlicher Vertrag kommen für das Seehandelsrecht die Hamburger-Regeln von 1978 (HambR)⁶³ in Betracht. Allerdings sind die HambR lediglich in den EuGVVO-Staaten Österreich, Tschechien, Ungarn und Rumänien in Kraft getreten.⁶⁴ Die weit überwiegende Zahl der EuGVVO-Staaten, inklusive aller traditionellen Schifffahrtsnationen, sind keine Vertragsstaaten der HambR.⁶⁵ Seit Inkrafttreten der EuGVVO am 1. März 2002, ist diesen auch für die Zukunft der Beitritt zu völkerrechtlichen Verträgen im Anwendungsbereich der EuGVVO – also auch der HambR – verwehrt.⁶⁶

Ohnehin kann das Projekt der HambR weltweit als gescheitert angesehen werden. So hat sich zwar die Gesamtzahl der Staaten, in denen die HambR in Kraft getreten sind, mit dem Beitritt Kasachstans im Jahre 2009 auf insgesamt 35 erhöht, jedoch ist dabei keine der großen Wirtschafts- und Handelsmächte vertreten (Brasilien, China, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Russland, USA).⁶⁷ Die Mehrheit der Vertragsstaaten bilden Staaten aus Afrika, Südamerika und Osteuropa. Keine der bedeutenden Schifffahrtsnationen hat demnach die HambR ratifiziert.⁶⁸ Im Jahre 2006 fielen entsprechend lediglich 5% des weltweiten Seetransports in den Anwendungsbereich der HambR.⁶⁹ Es ist auch nicht wahrscheinlich, dass sich dies in der Zukunft ändern wird.⁷⁰

⁶² Siehe 3. Teil § 2 A.VI. 3.

⁶³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 31. März 1978 (Hamburg), in Kraft getreten 01. November 1992, abrufbar unter <www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/> und in TranspR 1992, 430 ff.

⁶⁴ Stand 2009, vgl. <www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html>; vgl. *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 167 Rn. 6.49.

⁶⁵ Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 125; *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 190.

⁶⁶ *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 191; siehe 2. Teil § 3.

⁶⁷ Vgl. *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransport, S. 120 f.

⁶⁸ *Andersson*, Delivery clauses in Bills of Lading, S. 25; *Asariotis*, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 1; *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransportrecht, S. 120; *Steingröver*, Die Mithaftung des ausführenden Verfrachters im Seerecht, 119.

⁶⁹ *Andersson*, Delivery clauses in Bills of Lading, S. 25.

⁷⁰ Vgl. *Asariotis*, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 1; *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransportrecht, S. 120.

In den HambR finden sich in Art. 21 zwingende Vorschriften über die internationale Zuständigkeit von Gerichten für seefrachtrechtliche Streitigkeiten.⁷¹ Gemäß Art. 21 Abs. 1 und Abs. 2 HambR kann der Kläger zwischen verschiedenen Gerichten wählen. Dieser kann klagen bei den Gerichten

- am Ort der Hauptniederlassung oder des gewöhnlichen Aufenthalts, Abs. 1 lit. a;
- am Ort des Vertragsschlusses, soweit der Beklagte dort eine Niederlassung hat und der spezifische Vertrag durch diese abgeschlossen wurde, Abs. 1 lit. b;
- am Lade- oder Löschhafen, Abs. 1 lit. c;
- die im Vertrag vereinbart wurden (soweit einschlägig), Abs. 1 lit. d;
- am Ort des Arrestes (*forum arresti*) in ein Schiff des Verfrachters mit gewissen Einschränkungen, vgl. Abs. 2.⁷²

Eine Gerichtsstandsvereinbarung kann dabei aber nicht zur Unzulässigkeit einer Klage an den anderen durch Art. 21 HambR eröffneten Gerichtsständen führen. Die Gerichtsstände der HambR stehen dem Kläger zwingend zur Wahl.⁷³ Die Vereinbarung eines Gerichtsstandes ist nur fakultativ, hat also einen Prorogations, aber keinen Derogationseffekt.⁷⁴ Einzig, wenn eine nachträgliche Vereinbarung eines Gerichtsstandes im Sinne des Art. 21 Abs. 5 HambR vorliegt, ist eine Derogation möglich.⁷⁵ Dem Grunde nach handelt es sich bei der nachträglichen Vereinbarung jedoch ohnehin um eine formalisierte Ausübung des dem Kläger gewährten Wahlrechts.⁷⁶ Der Nutzen einer Gerichtsstandsklausel vor den Gerichten eines Vertragsstaates der HambR ist demnach eher gering.⁷⁷

Im Ergebnis stellt das Regime des Art. 21 HambR mit seinem zwingenden Charakter einen massiven Eingriff in die Vertragsfreiheit dar, der dem Seehandelsrecht in dieser Weise bisher fremd war.⁷⁸ Die zwingenden Gerichtsstände

⁷¹ Herber, Seehandelsrecht, S. 434; Solaguren, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, 120; Sparka, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 192; Tetley, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1913 f.

⁷² Zu den einzelnen Gerichtsständen vgl. Mankowski, TranspR 1992, 301 (304 ff.); Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 211.

⁷³ Asariotis, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 21 f.; Herber, Seehandelsrecht, S. 435; Mankowski, TranspR 1992, 301 (308); Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 210; Solaguren, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, 120; Sparka, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 192.

⁷⁴ Mankowski, TranspR 1992, 301 (308); Sparka, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 192.

⁷⁵ Asariotis, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 25 f.; Herber, Seehandelsrecht, S. 435.

⁷⁶ Asariotis, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 25.

⁷⁷ Herber, Seehandelsrecht, S. 436.

⁷⁸ Vgl. Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 210.

kommen dabei nicht lediglich den Ladungsbeteiligten zugute, sondern auch dem unaufmerksamen Verfrachter, der in einer Gerichtsstandsklausel im Frachtvertrag oder Konnossement seinen Sitz (*carrier's place of business*)⁷⁹ als ausschließlichen Gerichtsstand benannt hat, ohne zu bedenken, dass es in der Praxis durchaus im Hinblick auf eine etwaige Zwangsvollstreckung vorteilhaft sein kann, die Fracht am Sitz des Befrachters einzuklagen.⁸⁰ Der Gerichtsstand am *forum arresti* nach Art. 21 Abs. 2 HambR dient wiederum einzig den Interessen der Ladungsbeteiligten, damit diese nicht an Gerichtsstandsklauseln in meist einseitig ausgestellten Konnossementen gebunden sind.⁸¹

1. Gerichte in Vertragsstaaten der HambR

Es stellt sich die Frage, wie sich die in Art. 21 HambR niedergelegten Zuständigkeitsregelungen zu den entsprechenden Vorschriften der EuGVVO verhalten. Wären beide Regelwerke auf einen Sachverhalt anwendbar, käme es wegen der deutlich verschiedenen Zuständigkeiten zum Konflikt. Die in Art. 25 Abs. 2 HambR enthaltene Regelung für das Verhältnis zu anderen internationalen Übereinkommen kommt im Hinblick auf die EuGVVO nicht zum Tragen. Sie räumt lediglich solchen internationalen Übereinkommen einen Vorrang ein, die zeitlich vor den HambR, also vor 1978, in Kraft getreten waren. Des Weiteren ist zweifelhaft, ob sich eine europäische Verordnung wie die EuGVVO als europäisches Sekundärrecht überhaupt unter den Begriff der „multilateral convention“ in Art. 25 Abs. 2 HambR subsumieren lässt. Den Fall einer solchen Kollision zwischen HambR und EuGVVO regelt vielmehr Art. 71 Abs. 1 EuGVVO.⁸² Als *lex specialis* wäre Art. 21 HambR der Vorrang einzuräumen.⁸³ Die Zuständigkeitsregelungen der HambR könnten demnach auch für Fälle im eigentlichen Anwendungsbereich der EuGVVO *unmittelbar* Wirkung entfalten. Voraussetzung für eine unmittelbare Wirkung wäre aber, dass der Staat, in dem sich das angerufene Gericht befindet, Vertragsstaat ist, also die HambR dort geltendes Recht sind und der Anwendungsbereich der HambR eröffnet ist. Nach Art. 2 HambR finden diese auf alle internationalen Seefrachtverträge von und/oder nach Vertragsstaaten Anwendung.⁸⁴ Dabei genügt es auch, wenn auf Grund eines Unterfrachtvertrages nur die Beförderung auf einer Teilstrecke von und/oder nach Vertragsstaaten statt-

⁷⁹ Siehe im Einzelnen 3. Teil § 2 VI. 4. c) aa).

⁸⁰ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 210.

⁸¹ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 210.

⁸² Honka, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, 265 (268).

⁸³ Noch zur Vorgängervorschrift Art. 57 EuGVÜ, *Asariotis*, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 28 f.

⁸⁴ *Asariotis*, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 5; *Mankowski*, TranspR 1992, 301 (302); vgl. Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 210.

findet.⁸⁵ Schließlich ist der Anwendungsbereich der HambR eröffnet, wenn ein Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt worden ist.⁸⁶

Eine solche unmittelbare Anwendung der HambR wird im Geltungsbereich der EuGVVO selten der Fall sein, da die weit überwiegende Zahl der EuGVVO-Staaten (einschließlich der traditionellen Schifffahrtsnationen) keine Vertragsstaaten der HambR sind.⁸⁷ Zwar haben die skandinavischen EuGVVO-Staaten Finnland und Schweden (sowie die nicht EuGVVO-Staaten Dänemark und Norwegen) die HambR zumindest teilweise in ihre nationalen Seehandelsrechtskodifikationen übernommen. Dies geschah jedoch auf der Grundlage rein nationaler, lediglich von den HambR inspirierter Gesetzgebung. Finnland und Schweden sind nicht der Konvention beigetreten, haben die HambR nicht ratifiziert. Deshalb kommt es auch zu keinem Konflikt mit der EuGVVO. Das lediglich nationale Recht wird von der EuGVVO verdrängt.⁸⁸

2. Anwendung in Nichtvertragsstaaten (Paramount-Klauseln)

Die HambR entfalten vor den Gerichten eines Nichtvertragsstaates keine unmittelbare Wirkung, denn diese sind nicht aus dem Übereinkommen selbst verpflichtet, die Zuständigkeitsregelungen des Art. 21 HambR zu berücksichtigen.⁸⁹ Eine Möglichkeit, auch in Nichtvertragsstaaten zur Anwendung der HambR zu gelangen, wäre jedoch die Vereinbarung der Geltung der HambR durch die Parteien. In diesem Zusammenhang kommt eine Besonderheit der HambR zum Tragen. Art. 23 Abs. 3 HambR schreibt eine vertragliche Einbeziehung der HambR für alle Verträge vor, die gemäß Art. 2 Abs. 1 HambR in den Anwendungsbereich der HambR fallen.⁹⁰ Verzichten die Parteien auf eine solche so genannte *Paramount-Klausel*⁹¹, so ist der Beförderer nach Art. 23 Abs. 4 HambR schadensersatzpflichtig.⁹² Ziel dieser Regelung ist, ein Gericht in einem Nichtvertragsstaat⁹³ der HambR bei Vorliegen einer solchen *Paramount-Klausel* zu veranlassen, die

⁸⁵ Herber, Seehandelsrecht, S. 436, vgl. auch Art. 10 HambR.

⁸⁶ Asariotis, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 5; Mankowski, TranspR 1992, 301 (303).

⁸⁷ Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 125; siehe 3. Teil § 1 B. I.

⁸⁸ Honka, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, 265 (269); Tetley, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1914.

⁸⁹ Vgl. Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2904.

⁹⁰ Asariotis, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 13, 41.; Herber, Seehandelsrecht, S. 435; Mankowski, TranspR 1992, 301 (303 f.); Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2903.

⁹¹ Zu Begriff und Funktion von Paramount-Klauseln allgemein siehe Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 199 ff.; speziell zu Paramount-Klauseln nach den Erfordernissen der HambR, Mankowski, TranspR 1992, 301 (310 ff.).

⁹² Asariotis, Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln, S. 13, 41.; Herber, Seehandelsrecht, S. 435; Mankowski, TranspR 1992, 301 (304; 307 f.).

⁹³ Ein Vertragsstaat wäre unabhängig von einer Paramount-Klausel schon unmittelbar an die HambR gebunden und hätte bei eröffnetem Anwendungsbereich Art. 21 HambR ohnehin anzuwenden, vgl. Mankowski, TranspR 1992, 301 (304).

HambR kraft Parteivereinbarung anzuwenden.⁹⁴ Es handelt sich dem Grunde nach um eine durch die Drohung mit einem Schadensersatzanspruch erzwungene, Rechts- und Gerichtsstandswahl. Anders als vor Gerichten in Vertragsstaaten,⁹⁵ sind in dieser Konstellation die Parteien, insbesondere der Befrachter, faktische Adressaten des Art. 23 HambR und nicht das Gericht eines Nichtvertragsstaats. Art. 23 Abs. 3 HambR kann eine Partei, die ihren Sitz nicht in einem Vertragsstaat der HambR hat, aber nicht zur Einbeziehung einer solchen *Paramount*-Klausel zwingen.⁹⁶ Kommen demnach weder das angerufene Gericht noch die beteiligten Parteien aus einem HambR Vertragsstaat, können die HambR keine Bindungswirkung entfalten. Es fehlt schlicht an der legislativen Kompetenz zur Regelung solcher Sachverhalte.

Wählen die Parteien also entgegen Art. 23 HambR ein anderes Recht bzw. exklusiv ein anderes Gericht, so ist das Gericht demnach nicht an die HambR gebunden und wird der Autonomie der Parteien und ihrer Wahl grundsätzlich Rechnung tragen.⁹⁷ Wegen der großen Vorbehalte der Verfrachter und insbesondere auch der P&I-Clubs⁹⁸ gegen das Haftungsregime sowie die Zuständigkeitsregelungen der HambR⁹⁹ ist davon auszugehen, dass, wenn irgendwie vermeidbar,¹⁰⁰ die HambR nicht durch Parteivereinbarung zur Anwendung berufen werden.

Sollten die Parteien allerdings entsprechend Art. 23 Abs. 3 HambR die Anwendung der HambR vereinbaren, so haben sie auch die Zuständigkeitsregelungen des Art. 21 HambR grundsätzlich einbezogen. Insoweit liegt dann eine Gerichtsstandswahl im Sinne des Art. 23 EuGVVO vor. Soweit dessen Anforderungen erfüllt sind, sind die Parteien an ihre Wahl gebunden. Sollten die Parteien dabei irrig von ein Bindungswirkung des Art. 23 Abs. 3 HambR ausgegangen sein, steht dies der Wirksamkeit der Gerichtsstandswahl grundsätzlich nicht entgegen. Es liegt dann vielmehr ein unbeachtlicher Motivirrtum beider Parteien vor.

⁹⁴ Herber, Seehandelsrecht, S. 435.

⁹⁵ Vgl. Mankowski, TranspR 1992, 301 (304).

⁹⁶ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 213.

⁹⁷ Herber, Seehandelsrecht, S. 436; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 213.

⁹⁸ Die P&I-Clubs haben gegenüber ihren Mitgliedern einen Deckungsvorbehalt für Ersatzforderungen der Ladung nach den HambR geäußert, wenn diese auf Grund einer Vereinbarung angewendet werden und die HambR nicht zwingend anwendbar waren, siehe Herber, Seehandelsrecht, S. 435; Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2905; Steingröver, Die Mithaftung des ausführenden Verfrachters im Seerecht, 118.

⁹⁹ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 434; Mankowski, TranspR 1992, 301 (311); Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 7.

¹⁰⁰ Zu möglichen Formulierungen einer entsprechenden Paramount-Klausel Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2903 ff.

II. EuGVVO und Haager-Regeln sowie Visby Regeln

Neben den HambR existieren noch zwei weitere Konventionen, die sich auf den Seehandel beziehen. Dabei handelt es sich zum einen um die Haager Regeln¹⁰¹ und zum anderen um die Visby Regeln¹⁰². Keine der beiden Konventionen enthält jedoch direkt anwendbare Regelungen zur internationalen Zuständigkeit.¹⁰³ Insofern kommt es zu keinem Konflikt mit der EuGVVO, der nach Art. 71 Abs. 1 EuGVVO aufgelöst werden müsste.¹⁰⁴

III. EuGVVO und Rotterdamer-Regeln

Am 23. September 2009 wurden in Rotterdam die von der UNCITRAL entwickelten Rotterdamer-Regeln zur Zeichnung aufgelegt.¹⁰⁵ Sie enthalten vereinheitlichte materiell-rechtliche Regelungen für den gesamten Seefrachtvertrag einschließlich seiner Dokumente.¹⁰⁶ Die Rotterdamer-Regeln sehen in ihren Art. 66-74 ein detailliertes Regime für Zuständigkeits- und Vollstreckungsfragen vor. Zu einer Kollision mit den Regelungen der EuGVVO wird es jedoch nicht kommen. Seit Inkrafttreten der EuGVVO am 1. März 2002, ist den EuGVVO-Staaten der Beitritt zu völkerrechtlichen Verträgen im Anwendungsbereich der EuGVVO grundsätzlich verwehrt.¹⁰⁷ Selbst wenn die EU durch eine Entscheidung den EuGVVO-Staaten einen Beitritt ermöglichen sollte oder selbst beitrifft, ist davon auszugehen, dass sich die Erlaubnis nur auf das Übereinkommen exklusive der Regelungen bezüglich Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung erstrecken wird. Zudem stellt Art. 73 Abs. 3 Rotterdamer-Regeln klar, dass interne Zuständigkeits- und Vollstreckungsregelungen einer „regional economic integration organization“, welche den Rotterdamer-Regeln beigetreten ist, vorrangig anwendbar sind, soweit sich diese nicht für die Anwendbarkeit des 14. Abschnitts der Rotterdamer-Regeln entscheidet.¹⁰⁸

¹⁰¹ Übereinkommen v. 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Den Haag), abgedruckt in RGBL. 1939 II, 1049.

¹⁰² Protokoll v. 23. Februar 1968 zur Änderung des Übereinkommens v. 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Visby), abgedruckt in *Herber*, Transportgesetze (2000), Nr. 73a.

¹⁰³ Vgl. *Honka*, in: *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law*, 265 (268); *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 125; *Otte*, IPRax 2002, 132 (133); *Solaguren*, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, 117; *Tetley*, *Marine Cargo Claims*, Volume 2, S. 1912 f.

¹⁰⁴ *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 125.

¹⁰⁵ UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, UN Doc. A/RES/63/122 vom 11.12.2008.

¹⁰⁶ *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 2922a.

¹⁰⁷ Siehe 2. Teil § 3.

¹⁰⁸ *Sparka*, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport*, S. 202.

IV. EuGVVO und Schiedsverfahren

Schiedsverfahren haben im internationalen Seehandelsrecht eine große Bedeutung.¹⁰⁹ Schiedsgerichtsvereinbarungen sind oftmals Teil von Konnossementen und insbesondere von Charterverträgen.¹¹⁰ Dabei sind Schiedsklauseln in Charterverträgen so häufig, dass ihr Fehlen nur mit mangelnder Sorgfalt und Gedankenlosigkeit der am Chartervertrag beteiligten Schiffsmakler erklärt werden kann.¹¹¹ Besonders häufig werden Schiedsgerichte in London gewählt sowie gleichzeitig englisches Recht vereinbart.¹¹² Die englischen Schiedsgerichte und ihre Schiedsrichter verfügen traditionell über eine hohe Expertise in seehandelsrechtlichen Streitigkeiten. Zudem sind die seehandelsrechtlichen Dokumente meist in Englisch verfasst und die meisten Versicherer (insbesondere P&I-Clubs) haben dort ihren Sitz.¹¹³

Nach Art. 1 Abs. 2 lit. d EuGVVO fallen Schiedsverfahren nicht in den sachlichen Anwendungsbereich der EuGVVO. Ausgenommen sind dabei die Verfahren vor den Schiedsgerichten selbst sowie die Anerkennung und Vollstreckbarerklärung der durch die Schiedsgerichte erlassenen Entscheidungen (Schiedssprüche).¹¹⁴ Weiter bezieht sich die Ausnahme in Art. 1 Abs. 2 lit. d EuGVVO auch auf Hilfsverfahren vor staatlichen Gerichten zur Unterstützung von Schiedsgerichten sowie deren Konstituierung (z.B. Wirksamkeit der Schiedsklausel und Zusammensetzung des Gerichts) und Feststellung ihrer Kompetenz (gerichtliche Neben- und Anschlussverfahren).¹¹⁵ Im Hinblick auf Streitigkeiten aus Charterverträgen lässt sich für die Praxis festhalten, dass nationale ordentliche Gerichte wegen der regelmäßig vorhandenen Schiedsklauseln nur sehr selten zuständig sind.¹¹⁶

¹⁰⁹ Herber, Seehandelsrecht, S. 433 f., 441; Scheel, in: International Commercial Arbitration and International Maritime Law, S. 161; ausführlich zu Schiedsvereinbarungen im internationalen Seefrachtrecht Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 175 ff.; Wilson, Carriage of Goods by Sea, S. 327.

¹¹⁰ Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 101; Herber, Seehandelsrecht, S. 434; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 133.

¹¹¹ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 133, 175.

¹¹² Ausführlich Herber, Seehandelsrecht, S. 441; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 133.

¹¹³ Herber, Seehandelsrecht, S. 441.

¹¹⁴ Aikens/Lord/Bools, Bills of Lading, S. 369 Rn. 14.37; Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 55 Rn. 2.30; Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 114 f. Rn. 4.28 ff; Rauscher-Mankowski, Art. 1 Brüssel I-VO Rn. 27.

¹¹⁵ Zu den Einzelheiten, vgl. Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 55 Rn. 2.30; Rauscher-Mankowski, Art. 1 Brüssel I-VO Rn. 27 ff.; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 26.

¹¹⁶ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 133.

V. Bewertung

Die Bedeutung internationaler Übereinkommen ist für den Bereich des Seetransportprozessrechts insgesamt gering.¹¹⁷ Während bei anderen Transportarten meist Gerichtsstandsabkommen in einschlägigen Spezialabkommen nach Art. 71 EuGVVO vorgehen, kommt dem allgemeinen internationalen Zivilprozessrecht – und somit auch der EuGVVO – im Seetransportrecht eine große Bedeutung zu, soweit im Einzelfall keine Schiedsvereinbarung vorliegt.¹¹⁸ Eine eingehende Auseinandersetzung mit den einzelnen Zuständigkeitsvorschriften der EuGVVO und deren Anwendbarkeit auf seetransportrechtliche Streitigkeiten ist deshalb auch für die Praxis relevant.

C. Zuständiges Gericht am Sitz des Beklagten (Art. 2 Abs. 1)

Der allgemeine Gerichtsstand am Sitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO gilt auch im Seehandelsrecht. Soweit es sich bei den am Frachtgeschäft beteiligten Personen um Gesellschaften handelt, findet zur Bestimmung des Sitzes Art. 60 EuGVVO Anwendung. Demnach kann wahlweise auf den satzungsgemäßen Sitz, den Ort der Hauptverwaltung oder den Ort der Hauptniederlassung abgestellt werden.¹¹⁹ Im Seehandelsrecht ist dabei die Variante der Bestimmung nach dem Sitz der Hauptverwaltung nach Art. 60 Abs. 1 lit. b EuGVVO von besonderer Bedeutung, wenn die beklagte Partei des Seefrachtgeschäfts – meist der Verfrachter oder Reeder – in einem Drittstaat wie Liberia, Panama oder Honduras als Gesellschaft ihren satzungsgemäßen Sitz hat.¹²⁰ Würde die EuGVVO einzig die Bestimmung des Sitzes nach dem satzungsgemäßen Sitz vorsehen, wäre schon der Anwendungsbereich der EuGVVO regelmäßig nicht eröffnet und folglich auch kein allgemeiner Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO gegeben. Gerade in den Fällen, in denen der Reeder in den unten genannten Drittstaaten – z.B. aus steuerlichen oder arbeitsrechtlichen Gründen – seinen satzungsgemäßen Sitz hat, wird aber der tatsächliche Hauptverwaltungssitz in der Praxis häufig in einem anderen Staat liegen.¹²¹ Übt die jeweilige beklagte Gesellschaft aber ihre Organisation, Verwaltung und Kontrolle hauptsächlich von einem Ort in einem EuGVVO-Staat aus, so ermöglicht Art. 60 Abs. 1 lit. b EuGVVO alternativ die Anknüpfung an diesen. Der Anwendungsbereich der EuGVVO ist in diesem Fall eröffnet und ein allgemeiner Gerichtsstand in eben diesem EuGVVO-Staat gegeben.

¹¹⁷ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (67).

¹¹⁸ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (67, 70).

¹¹⁹ Vgl. allgemein *Kropholler*, EuZPR, Art. 60 Rn. 2; *Rauscher-Mankowski*, Art. 60 Brüssel I-VO Rn. 1.

¹²⁰ Vgl. *Meeson*, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 Rn. 3.121.

¹²¹ *Meeson*, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 Rn. 3.121.

D. Zuständiges Gericht am Erfüllungsort (Art. 5 Nr. 1)

Soweit die EuGVVO anwendbar ist, stellt sich die Frage welche Gerichtsstände bei Klagen aus einem Seefrachtvertrag eröffnet sind. Neben dem allgemeinen Gerichtsstand am Wohnsitz des Beklagten (Art. 2 Abs. 1 EuGVVO), könnte sich ein besonderer Gerichtsstand aus Art. 5 Nr. 1 EuGVVO ergeben. Art. 5 Nr. 1 setzt zunächst voraus, dass es sich bei der zugrunde liegenden Streitigkeit um eine vertragliche handelt. Dabei ist der Vertragsbegriff des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO europarechtlich-autonom auszulegen.¹²² Nur eine solche autonome Auslegung ermöglicht eine einheitliche Auslegung von Systembegriffen und entspricht dem Charakter der EuGVVO als einer Verordnung und damit Instrument des europäischen Sekundärrechts.¹²³ Bereits unter dem EuGVÜ hat der EuGH eine autonome Qualifikation des Vertragsbegriffes angenommen.¹²⁴

I. Seefrachtverträge als Vertrag (Art. 5 Nr. 1)

Nach der mittlerweile gefestigten Rechtsprechung des EuGH liegt ein vertragliches Rechtsverhältnis vor, wenn eine Partei gegenüber einer anderen freiwillig Verpflichtungen eingegangen ist.¹²⁵ Grundtyp des Seefrachtvertrages ist die freiwillige Verpflichtung des Verfrachters, die ihm vom Befrachter überlassenen

¹²² *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 147 Rn. 2.124; *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 26; *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 26; *Martiny*, in FS: Geimer, 641 (644 f.); *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 41; *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 15 ff.; *Schulz*, Hanse Law Review 2005, 148 (157).

¹²³ *Rauscher-Leible*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 15 f.

¹²⁴ Siehe EuGH v. 22. März 1982, Rs. C-34/82 – *Peters/Zui Nederlande Aanemers* – Slg. 1983, 987 (1002 Rn. 10); EuGH v. 8. März 1988, Rs. C-9/87 – *Arcado/Haviland* – Slg. 1988, 1539 (1554 Rn. 11); EuGH v. 17. Juni 1992, Rs. C-26/91 – *Handte/Traitements mécano-chimiques des surfaces* – Slg. 1992 I, 3967 (3993 Rn. 10); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6541 Rn. 15); EuGH v. 17. September 2002, Rs. C-334/00 – *Tacconi/Wagner* – Slg. 2002 I, 7357 (7392 Rn. 19); EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-265/02 – *Frahuil/Assitalia* – Slg. 2004 I, 1543 (1554 Rn. 22); *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 26.

¹²⁵ Zur EuGVVO zuletzt EuGH v. 20. Januar 2005, Rs. C-27/02 – *Engler/Janus* – Slg. 2005 I, 481 (517 Rn. 50); noch zum EuGVÜ EuGH v. 17. Juni 1992, Rs. C-26/91 – *Handte/Traitements mécano-chimiques des surfaces* – Slg. 1992 I, 3967 (Rn. 115); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (Rn. 17); EuGH v. 17. September 2002, Rs. C-334/00 – *Tacconi/Wagner* – Slg. 2002 I, 7357 (Rn. 23); EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-265/02 – *Frahuil/Assitalia* – Slg. 2004 I, 1543 (Rn. 24); vgl. *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 28 f.; *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 29; *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 41; *Rauscher-Leible*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 18.

Güter über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern.¹²⁶ Der Befrachter verpflichtet sich im Gegenzug zur Zahlung des vereinbarten Beförderungsentgelts.¹²⁷ Diesem Grundtypus kommt der Stückgutfrachtvertrag am nächsten. Bei der bereits dargestellten Unterart des Chartervertrags (Chartervertrags) ändert sich an dieser Freiwilligkeit nichts. Die freiwillige Verpflichtung des Verfrachters bezieht sich lediglich auf das Schiff als Ganzes, einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes.

Seefrachtverträge werden demnach durch ein Element der freiwilligen Verpflichtung geprägt und aus ihnen resultierende Streitigkeiten fallen in den sachlichen Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO.

II. Seefrachtverträge als „Dienstleistungen“

Art. 5 Nr. 1 EuGVVO eröffnet grundsätzlich einen Gerichtsstand am Erfüllungsort, wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden. Weiterhin findet sich in Nr. 1 lit. b eine konkrete Festlegung des Erfüllungsortes für zwei Fallgruppen: Zum einen wird für Kaufverträge der Lieferort als Erfüllungsort bestimmt. Zum anderen wird für Dienstleistungen der Erbringungsort als Erfüllungsort etabliert. Nur, wenn die konkrete Streitigkeit unter keine der beiden Kategorien von Verträgen zu subsumieren ist oder der ermittelte Erfüllungsort nicht in einem EuGVVO-Staat liegt,¹²⁸ ist eine allgemeine Bestimmung des Erfüllungsorts nach Nr. 1 lit. a nötig (vgl. Nr. 1 lit. c). Im Hinblick auf Seefrachtverträge kommt lediglich eine Einordnung als Dienstleistungen nach Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich in Betracht. Dazu ist zunächst zu klären, wie Dienstleistungen nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO zu definieren sind. Anschließend wird untersucht, ob Seefrachtverträge unter Berücksichtigung dieser Definition als Dienstleistungen einzuordnen sind.

1. Definition der „Dienstleistung“ gem. Art. 5 Nr. 1 lit. b

2. Spiegelstrich

Ebenso wie schon der Vertragsbegriff des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO, ist auch der Dienstleistungsbegriff des Art. 5 Nr. 1 lit. b autonom zu bestimmen.¹²⁹ Hierbei ist auch das europäische Primärrecht zu berücksichtigen, um eine einheitliche Auslegung von Systembegriffen im gesamten europäischen Privatrecht – unter Berücksichtigung der Besonderheiten des einzelnen Rechtsakts – zu gewährleisten. Ein erster und wichtiger Anhaltspunkt für die Definition der Dienstleistung in Art. 5

¹²⁶ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); *Herber*, Seehandelsrecht, S. 235 f.

¹²⁷ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 236.

¹²⁸ *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 143; *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68).

¹²⁹ *Ignatova*, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 189; *Kropholler*, EuZPR, Art. 5 Rn. 42; *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 89; *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 50.

Nr. 1 lit. b EuGVVO findet sich folglich in den Regelungen zur Dienstleistungsfreiheit gemäß Art. 56 f. AEUV.¹³⁰ Aus Art. 57 AEUV ergibt sich, dass alle entgeltlichen Leistungen, die im Rahmen einer gewerblichen, kaufmännischen, handwerklichen oder freiberuflichen Tätigkeit erbracht werden und welche nicht unter die Vorschriften zum freien Waren- oder Kapitalverkehr fallen, als Dienstleistungen einzuordnen sind.¹³¹ Grundsätzliche Elemente der primärrechtlichen Definition sind daher das Erbringen einer „Leistung“ gegen „Entgelt“ bei Vorliegen einer gewissen „Selbständigkeit“.¹³² Das Element der „Selbständigkeit“ grenzt die Dienstleistung von Arbeitsverträgen ab,¹³³ während die Ausklammerung des Warenverkehrs Kaufverträge dem Anwendungsbereich der Dienstleistungsfreiheit entzieht.¹³⁴

Geschuldet sind – außer bei der Time Charter – der Transport und schließlich die Ablieferung der Sache an einem oder mehreren Orten. Es ist somit ein konkreter Erfolg geschuldet. Dem Typus nach sind Seefrachtverträge entsprechend als Werkverträge einzuordnen.¹³⁵ Solche sind grundsätzlich als Dienstleistungen nach Art. 57 Abs. 1 AEUV einzustufen.¹³⁶

Schlosser wandte sich bis vor kurzem gegen eine solche Einordnung von Frachtverträgen als Dienstleistungen im Sinne von Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO. Er stützte sich dabei auf Art. 51 EGV (nunmehr Art. 58 AEUV) und Art. 5 Abs. 4 EVÜ. Aus diesen beiden Regelungen sollte sich ergeben, dass Frachtverträge europarechtlich vom Begriff des Dienstleistungsvertrages ausgenommen seien und entsprechend auch kein Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO eröffnet sei.¹³⁷ Es bliebe dann nur der Gerichtsstand am Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1

¹³⁰ Noch zu Art. 49 f. EGV: *Ignatova*, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 189; *Kropholler*, EuZPR, Art. 5 Rn. 43; *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 58 f.; *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 89; *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); *Rauscher-Leible*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 49; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 158 ff.

¹³¹ Vgl. *Rauscher-Leible*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 49

¹³² Vgl. *Calliess/Ruffert-Kluth*, Art. 49, 50 EG-Vertrag Rn. 6; *Ignatova*, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 90; *Schwarze-Holoubek*, Art. 49/50 EGV Rn. 16 ff.; *Streinz-Müller-Graff*, EUV/EGV, Art. 49 EGV Rn. 15 ff.; *Schöne*, Dienstleistungsfreiheit in der EG und deutsche Wirtschaftsaufsicht, S. 35; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 158.

¹³³ *Schwarze-Holoubek*, Art. 49/50 EGV Rn. 17; *Streinz-Müller-Graff*, EUV/EGV, Art. 49 EGV Rn. 18, 26.

¹³⁴ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); *Schwarze-Holoubek*, Art. 49/50 EGV Rn. 29 f.; *Streinz-Müller-Graff*, EUV/EGV, Art. 49 EGV Rn. 25; *Von der Groeben/Schwarze-Troberg/Tiedje*, Art. 50 EG Rn. 9 ff.

¹³⁵ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 236.

¹³⁶ *Streinz-Müller-Graff*, EUV/EGV, Art. 49 EGV Rn. 17.

¹³⁷ *Schlosser*, EU-ZPR, 2. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b; in der 3. Aufl. nunmehr allerdings mit schlichtem Verweis auf die Entscheidung des oOGH, ÖJZ 2005, 710 aber ohne weitere Erörterung für eine Einordnung von Transportverträgen als Dienstverträge, *Schlosser*, EU-ZPR, 3. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b.

lit. a EuGVVO. Dieser Einschätzung hat sich auch das LG Hamburg in seiner Entscheidung vom 2. Mai 2005 angeschlossen.¹³⁸ Schon durch die Verankerung in der deutschen Rechtsprechung ist diese Kritik bedeutsam und bedarf einer genauen Betrachtung.

Im Folgenden werden beide Regelungen, auf die sich dieser kritische Ansatz stützt, auf ihre Vergleichbarkeit und damit ihre Bedeutung für den Dienstleistungsbegriff in Art. 5 Abs. 1 lit. b EuGVVO untersucht.

2. Bedeutung des Art. 58 AEUV

Aus Art. 58 Abs. 1 AEUV ergibt sich, dass der Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet „des Verkehrs“ vom Anwendungsbereich der Art. 56 f. AEUV ausgenommen ist und vielmehr den besonderen Vorschriften über den Verkehr nach Art. 90 ff. AEUV unterliegt. Hieraus könnte man folgern, dass Frachtverträge auch nicht unter den Dienstleistungsbegriff des Art. 5 Nr. 1 lit. b fallen sollen.¹³⁹ Dem ist zweierlei entgegen zu halten:

a) Wortlautargument

Zum einen ergibt sich bereits aus dem Wortlaut des Art. 58 Abs. 1 AEUV, dass das primäre Europarecht Frachtverträge durchaus als Dienstleistungen einstuft. Art. 58 Abs. 1 AEUV spricht von „Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs“. Durch die Wahl der Bezeichnung „Dienstleistungsverkehr“ zeigt sich, dass der europäische Gesetzgeber durchaus Leistungen im Bereich des Verkehrs als Dienstleistungen ansieht.¹⁴⁰ Er unterwirft diese Dienstleistungen lediglich einem anderen Regelungsregime.¹⁴¹ Dadurch ändert sich aber nichts an der grundsätzlichen Einordnung von Frachtverträgen als Dienstleistungen.

b) Unterschiedliche Systematik

Zum anderen lässt sich entgegenhalten, dass die Ausnahme in Art. 58 Abs. 1 AEUV für Art. 5 Nr. 1 lit. b bedeutungslos ist, weil es an einer Vergleichbarkeit der Systematik von AEUV und EuGVVO im Hinblick auf Frachtgeschäfte fehlt. Die Ausnahmen der Art. 57 f. AEUV dienen primär der Herstellung eines funktionierenden Binnenmarktes und lassen sich deshalb nicht unbesehen und ohne weitere Prüfung ihrer Hintergründe und Ziele zur Auslegung des Dienstleistungsbegriffs der EuGVVO heranziehen.¹⁴² Auf Grund der besonderen strategischen

¹³⁸ LG Hamburg v. 5. Mai 2005, NJOZ 2006, 2186 (2188).

¹³⁹ Schlosser, EU-ZPR, 2. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b; LG Hamburg v. 5. Mai 2005, NJOZ 2006, 2186 (2188).

¹⁴⁰ Vgl. Mankowski, TranspR 2008, 67 (68).

¹⁴¹ Mankowski, TranspR 2008, 67 (68); Streinz-Müller-Graff, EUV/EGV, Art. 51 EGV Rn. 1.

¹⁴² Vgl. Lynker, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 59; Mankowski, TranspR 2008, 67 (68); Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 49.

Bedeutung des Verkehrs für die Volkswirtschaften der einzelnen europäischen Staaten¹⁴³ hat sich der europäische Gesetzgeber mit der Aufnahme des Art. 58 Abs. 1 AEUV entschlossen, Dienstleistungen aus diesem Bereich einem eigenen Regelungsregime zu unterstellen.¹⁴⁴ Die Existenz des Art. 58 Abs. 1 AEUV erklärt sich demnach aus der Systematik und dem Aufbau des AEUV insgesamt.¹⁴⁵

Die EuGVVO dagegen enthält kein gesondertes Regime für Frachtverträge. Würde man diese aus dem Dienstleistungsbegriff und damit dem Anwendungsbe-
reich des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO herausnehmen, käme die Grundregel des Art. 5 Nr. 1 lit. a EuGVVO zur Anwendung und eine Bestimmung des Erfüllungsortes würde durch allgemeine Regeln erfolgen. Inwieweit dies dem besonderen verkehrspolitischen Interesse, welches der inhärente Grund der Ausnahme in Art. 58 Abs. 1 AEUV ist, zuträglich sein soll, ist nicht ersichtlich. Eine Ausnahme zugunsten eines besonderen Regimes des AEUV auf die EuGVVO zu übertragen, welche im Bereich der Frachtverträge kein besonderes Regelungsregime kennt, ist widersprüchlich und inkonsequent. Vielmehr sind Art. 56 f. AEUV in einer Gesamtschau mit Art. 58 Abs. 1 und Art. 90 ff. AEUV zu sehen, wonach bestimmte Dienstleistungen besonderen Regelungen unterstehen, die aufgrund des Aufbaus des AEUV in einem eigenen Titel zusammengefasst sind.¹⁴⁶ Dies ändert aber nichts an der Einordnung von Frachtverträgen als Dienstleistung im Hinblick auf Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO. Insoweit besteht gerade keine vollständige Kongruenz zwischen dem Dienstleistungsbegriff des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO und der in Art. 58 Abs. 1 AEUV normierten Dienstleistungsfreiheit.¹⁴⁷

Schließlich hat auch der EuGH die Grundsätze des freien Dienstleistungsverkehrs zur Auslegung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts im Bereich der Verkehrspolitik bei der Seeschifffahrt herangezogen.¹⁴⁸ Zudem finden sich im europäischen Sekundärrecht Anhaltspunkte für eine grundsätzliche Einordnung von Beförderungsverträgen als Dienstleistungen. Art. 2 der KabotageVO¹⁴⁹ definiert „Seeverkehrsdienstleistungen“ als Dienstleistungen, die gewöhnlich gegen

¹⁴³ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); Calliess/Ruffert-Jung, Art. 70 EG-Vertrag Rn. 1.

¹⁴⁴ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); Calliess/Ruffert-Kluth, Art. 51 EG-Vertrag Rn. 1 ff., Art. 49, 50 EG-Vertrag Rn. 15.

¹⁴⁵ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68 f.); *Lehmann*, NJW 2007, 1500 (1502 Fn. 16).

¹⁴⁶ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69); *Lehmann*, NJW 2007, 1500 (1502)

¹⁴⁷ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (68); vgl. auch Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 91; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 161 f.

¹⁴⁸ Im Hinblick auf VO des Rates Nr. 4055/86/EWG in EuGH v. 18. Juni 1998, Rs. C-266/96 – *Corsica Ferries II* – Slg. 1998 I, 3949 (3999 f. Rn. 55 ff.); EuGH v. 14. Juli 1994, Rs. C-379/92 – *Peralta* – Slg. 1994 I, 3453 Rn. 13 f.; EuGH v. 5. Oktober 1994, Rs. C-381/93 – *Kommission/Frankreich* – Slg. 1994 I, 5145; vgl. auch *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69); *Schwarze-Holoubek*, Art. 51 EGV Rn. 3; *Von der Groeben/Schwarze-Troberg/Tiedje*, Art. 51 EG Rn. 3.

¹⁴⁹ Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates v. 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), ABl.EG 1992, L 364/7; vgl. *Basedow*, TranspR 1994, 83 ff.

Entgelt erbracht werden und (z.B.) die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg umfassen. Der europäische Gesetzgeber ordnet demnach Seefrachtverträge den Dienstleistungen im Sinne des Europarechts zu.

3. Bedeutung der besonderen Anknüpfungen im internationalen Privatrecht

Neben Art. 58 Abs. 1 AEUV stützte *Schlosser* seinen Einwand auch auf Art. 5 Abs. 4 EVÜ.¹⁵⁰ Das LG Hamburg bezieht sich dagegen auf die Sonderregelung für Güterbeförderungsverträge in Art. 28 Abs. 4 EGBGB „bzw. dem zu Grunde liegenden Londoner Schuldrechtsübereinkommen“. Es ist wohl davon auszugehen, dass sich das LG Hamburg auf Art. 4 Abs. 4 EVÜ beziehen möchte.¹⁵² Beide Regelungen des EVÜ beinhalten Sondervorschriften für Beförderungsverträge. Insoweit lässt sich durchaus argumentieren, dass im Gesamtsystem des EVÜ Beförderungsverträge – also auch Seefrachtverträge – eine gesonderte Behandlung erfahren. Auch die Rom I-VO unterwirft Beförderungsverträge einem besonderen Regime.¹⁵³ Tatsächlich wurde die gesonderte Behandlung der Beförderungsverträge dadurch verdeutlicht, dass sie in Art. 5 Rom I-VO in einer eigenständigen Vorschrift geregelt werden.¹⁵⁴

Es stellt sich aber die Frage, ob sich aus dieser Wertung des internationalen Privatrechts des EVÜ und der Rom I-VO eine Aussage in Bezug auf die Einordnung von Seefrachtverträgen unter den Dienstleistungsbegriff des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO treffen lässt.

a) Bedeutung des EVÜ und der Rom I-VO für die EuGVVO

Grundsätzlich kann nach dem Prinzip der konventionübergreifenden Auslegung durchaus auf Rechtsprechung und Literatur des EVÜ zurückgegriffen werden.¹⁵⁵ Auch wenn das EVÜ in der Form eines Übereinkommens geschlossen wurde, so ist es doch integraler Bestandteil der europäischen Rechtsordnung. Es ist gewissermaßen das kollisionsrechtliche Gegenstück zum EuGVÜ¹⁵⁶, dem Vorgänger der EuGVVO. Dies zeigt sich auch darin, dass seit dem 1. August 2004 der EuGH auch zur Auslegung des EVÜ berufen ist.¹⁵⁷ Zudem ist mit dem Inkrafttreten der

¹⁵⁰ *Schlosser*, EU-ZPR, 2. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b.

¹⁵¹ LG Hamburg v. 5. Mai 2005, NJOZ 2006, 2186 (2188).

¹⁵² Das EVÜ wurde allerdings in Rom und nicht in London zur Unterzeichnung aufgelegt.

¹⁵³ Ausführlich *Nielsen*, in: Rome I Regulation, S. 99 ff.; *R. Wagner*, TranspR 2008, 221 (222 ff.).

¹⁵⁴ *Mankowski*, TranspR 2008, 339 (340 ff.); *R. Wagner*, TranspR 2008, 221 (222).

¹⁵⁵ *Kropholler*, in: Aufbruch nach Europa, 583 (584); *Staudinger*, in: Das Grünbuch zum Internationalen Vertragsrecht, 37 (59).

¹⁵⁶ *Bitter*, IPRax 2008, 96 (97).

¹⁵⁷ Protokolle betreffend die Auslegung des EVÜ durch den EuGH, konsolidierte Fassung in ABl. EG 1998 C 27/47 ff., 52 ff.

Rom I-VO eine noch stärkere Parallele zwischen europäischem internationalen Privatrecht und internationalen Zivilprozessrecht entstanden.¹⁵⁸

Andererseits ist bei einer autonomen Auslegung von Begrifflichkeiten der EuGVVO das Normengefüge, also die Systematik der Verordnung selbst, von entscheidender Bedeutung.¹⁵⁹ Die Auslegung von Begriffen des EVÜ, als auch der Rom I-VO, kann dann nicht auf die EuGVVO übertragen werden, wenn die innere Struktur der EuGVVO diesem widerspricht und es insoweit an einer Vergleichbarkeit zwischen EuGVVO und EVÜ/Rom I-VO im Hinblick auf die konkrete Fragestellung mangelt.

b) Art. 4 Abs. 4 EVÜ/Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO

Der vom LG Hamburg angeführte Art. 4 Abs. 4 EVÜ enthält eine Ausnahme für Güterbeförderungsverträge von der Vermutung der engsten Verbindung mit dem Staat, in dem die Partei, welche die charakteristische Leistung erbringt, im Zeitpunkt des Vertragschlusses ihren gewöhnlichen Aufenthalt bzw. Sitz hat (vgl. Art. 4 Abs. 2 EVÜ).¹⁶⁰ Stattdessen wird vermutet, dass Güterbeförderungsverträge mit dem Staat die engsten Verbindungen aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verlade- bzw. Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.¹⁶¹ Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom I-VO enthält eine entsprechende Regelung. Erwägungsgrund 22 der Rom I-VO stellt zudem klar, dass auch die Definition des Begriffes „Güterbeförderungsvertrag“ aus Art. 4 Abs. 4 EVÜ im Rahmen der Rom I-VO unverändert gilt. Insoweit ist die Ausnahme für Güterbeförderungsverträge von der allgemeinen Anknüpfung für Dienstverträge auch unter dem Regime der Rom I-VO erhalten geblieben.¹⁶²

Hintergrund der Ausnahme ist das Ideal der engsten Verbindung im internationalen Privatrecht. Der rechtlich zu bewertende Beförderungssachverhalt soll einen substantiellen und nicht nur zufälligen Bezug zum anwendbaren Recht haben.¹⁶³ Die engste Verbindung wird aber im Gegensatz zu anderen Verträgen auf Grund der spezifischen Eigenschaften von Güterbeförderungsverträgen anhand anderer Faktoren bestimmt. Ferner kommt das Ideal der engsten Verbindung auch durch die Existenz der Ausweichklausel des Art. 4 Abs. 5 Satz 2 EVÜ/Art. 5 Abs. 3 Rom I-VO zum Ausdruck, welche die Anwendung des Art. 4 Abs. 4 EVÜ/Art. 5 Abs. 1 und 2 Rom I-VO unter den Vorbehalt stellt, dass sich aus der Gesamtheit

¹⁵⁸ Bitter, IPRax 2008, 96 (100 f.).

¹⁵⁹ Vgl. EuGH v. 20. Januar 2005, Rs. C-27/02 – Engler/Janus – Slg. 2005 I, 481 (513 Rn. 33); Bitter, IPRax 2008, 96 (97 ff.).

¹⁶⁰ Zum Begriff des Güterbeförderungsvertrages in Art. 4 Abs. 4 EVÜ ausführlich Fischer, TranspR 2007, 145 (147 ff.).

¹⁶¹ Zur Systematik des Art. 4 Abs. 4 EVÜ ausführlich Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 65 ff.; Mankowski, TranspR 2008, 339 (341 f.); Mankowski, TranspR 1993, 213 (219 f.); Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB, Rn. 110 ff.

¹⁶² Vgl. Mankowski, TranspR 2008, 339 (345 ff.); Nielsen, in: Rome I Regulation, S. 102 f.

¹⁶³ R. Wagner, TranspR 2008, 221 (223).

der Umstände ergibt, dass der Vertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist.

Art. 4 Abs. 4 EVÜ sowie Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO folgen damit einem grundlegenden Ziel des internationalen Privatrecht, d.h., der Bestimmung des Rechts mit der engsten Verbindung zum Sachverhalt.¹⁶⁴ Entsprechend ist die gesamte Struktur der objektiven Anknüpfung von vertraglichen Schuldverhältnissen nach Art. 4 EVÜ und Art. 5 Rom I-VO auf dieses Ziel hin ausgerichtet.¹⁶⁵ Das internationale Zivilprozessrecht folgt jedoch nicht dem Ideal der engsten Verbindung. Im Gegensatz hierzu genügt dem internationalen Zivilprozessrecht generell eine hinreichend enge – also nicht *die engste* – Verbindung zwischen Forum und Sachverhalt.¹⁶⁶ Die Zielvorstellungen zwischen internationalem Privatrecht und internationalem Zivilprozessrecht divergieren insoweit. Entsprechend ist den Zielen des internationalen Zivilprozessrechts (Beweisnähe, Manipulationsresistenz, Vorhersehbarkeit des Gerichtsstands, Zuständigkeitskonzentration)¹⁶⁷ durch eine Ausnahme zugunsten einer Vermutung der engsten Beziehung nicht notwendig gedient. Auch unterscheidet Art. 4 EVÜ im Gegensatz zu Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO nicht zwischen Kaufverträgen und Dienstleistungen.¹⁶⁸ Art. 4 EVÜ trifft vielmehr gar keine Aussage über Dienstleistungen, sondern etabliert grundsätzlich die charakteristische Leistung als maßgeblichen Faktor für alle vertraglichen Schuldverhältnisse. Art. 5 Nr. 1 EuGVVO dagegen stellt auf den Erfüllungsort ab und trennt klar zwischen Kaufverträgen, Dienstleistungen und sonstigen Verträgen.¹⁶⁹ Die Rom I-VO differenziert nach ihrem Wortlaut zwar grundsätzlich zwischen Kaufverträgen gem. Art. 4 Abs. 1 lit. a Rom I-VO und Dienstleistungsverträgen nach Art. 4 Abs. 1 lit. b Rom I-VO (sowie weiteren Vertragstypen gemäß lit. c ff.). Allerdings wird bei beiden Vertragstypen an den gewöhnlichen Aufenthalt der Vertragspartei angeknüpft, welche die charakteristische Leistung erbringt, also bei lit. a an den Verkäufer und bei lit. b an den Dienstleister.

Darüber hinaus differenziert Art. 4 Abs. 4 EVÜ zwischen Güterbeförderungsverträgen, für die die Ausnahme des Abs. 4 greift, auf der einen, und Personenbeförderungsverträgen, für die Art. 4 EVÜ keine Relevanz hat, auf der anderen Seite.¹⁷⁰ Auch Art. 5 Rom I-VO differenziert und unterwirft Personenbeförderungsverträge nach Abs. 2 anderen Anknüpfungsregeln als Güterbeförderungsverträge nach Abs. 1.¹⁷¹ Diese Unterscheidung wäre im internationalen Zivilprozessrecht willkürlich, da sie durch kein erkennbares legitimes Ziel gerechtfertigt ist.

Im Ergebnis sind Art. 4 EVÜ und Art. 5 Rom I-VO gänzlich anders strukturiert als Art. 5 Nr. 1 EuGVVO. Art. 4 EVÜ und Art. 5 Rom I-VO verfolgen nicht nur

¹⁶⁴ Vgl. *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (868), mit Verweis auf v. Savigny, System des heutigen römischen Rechts (Bd. VIII, 1849), S. 28.

¹⁶⁵ Vgl. *Bitter*, IPRax 2008, 96 (98).

¹⁶⁶ *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (869); *Kropholler*, IPR, S. 612.

¹⁶⁷ *Bitter*, IPRax 2008, 96 (99).

¹⁶⁸ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69).

¹⁶⁹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69).

¹⁷⁰ Vgl. *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB, Rn. 366.

¹⁷¹ *R. Wagner*, TranspR 2008, 221 (222 ff.).

andere Ziele als Art. 5 Nr. 1 EuGVVO, sondern bedienen sich – bedingt durch diese anderen Ziele – einer dem internationalen Zivilprozessrecht völlig wesensfremden Methode. Entsprechend kann die Ausnahme des Art. 4 Abs. 4 EVÜ für Güterbeförderungsverträge bzw. die Entscheidung des europäischen Gesetzgebers für eine Sonderbehandlung von Beförderungsverträgen nach Art. 5 Rom I-VO im internationalen Privatrecht keine Bedeutung für die Frage der Einordnung von Seefrachtverträgen als Dienstleistungen unter der EuGVVO haben.¹⁷²

c) Art. 5 Abs. 4 EVÜ/Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom I-VO

Im Gegensatz zum LG Hamburg beruft sich *Schlosser* nicht auf Art. 4 Abs. 4 EVÜ, sondern auf Art. 5 Abs. 4 EVÜ.¹⁷³ Nach Art. 5 Abs. 2 EVÜ/Art. 6 Rom I-VO erfolgt für bestimmte Arten von Verbraucherverträgen eine besondere Anknüpfung. Sofern diese Verträge im Staat des Verbrauchers hinreichend angebahnt und vorbereitet wurden, erklärt Art. 5 Abs. 2 EVÜ die zwingenden Bestimmungen des Rechts des Staates, in dem er seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat und die seinen Schutz bezwecken, für anwendbar.¹⁷⁴ Auch Art. 6 Rom I-VO sieht bei Verbrauchern grundsätzlich und unter bestimmten Voraussetzungen eine besondere Anknüpfung an das Recht am Wohnsitz des Verbrauchers vor. Beide Normen dienen also der Privilegierung der als schützenswert angesehenen Partei des Verbrauchers.¹⁷⁵ Abs. 4 – bzw. Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom I-VO – wiederum macht von der Grundregel des Abs. 2 eine Ausnahme für Beförderungsverträge.

Auch die EuGVVO kennt mit den Art. 15 ff. ein spezielles Regime zur Privilegierung von Verbrauchern. Art. 15 Abs. 3 EuGVVO enthält eine entsprechende Regelung, nach der Art. 15 ff. EuGVVO nicht auf Beförderungsverträge (mit Ausnahme von Reiseverträgen, die für einen Pauschalpreis kombinierte Beförderungs- und Unterbringungsleistungen vorsehen), anzuwenden sind.¹⁷⁶ Den Besonderheiten von Beförderungsverträgen im Hinblick auf Verbraucher ist damit auch in der EuGVVO Rechnung getragen. Insofern sollte eher auf Art. 15 Abs. 3 EuGVVO Bezug genommen werden, als auf seine Schwestervorschrift Art. 5 Abs. 4 EVÜ/Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom I-VO.

Allerdings hat Art. 15 Abs. 3 EuGVVO (bzw. Art. 5 Abs. 4 EVÜ) keine Bedeutung für die Frage der Einordnung von Seefrachtverträgen als Dienstleistungen im Sinne von Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO. Die Ausnahmegvorschrift differenziert in keiner Weise zwischen Dienstleistungen und anderen Verträgen, trifft demnach im Hinblick auf die Dienstleistungseigenschaft von Beförderungsverträgen keine Aussage.¹⁷⁷ Auch betrifft sie nur Beförderungsverträge mit Verbrauchern. Eine Aussage über die große Zahl von Beförderungsverträgen zwischen Unternehmern kann ihr nicht entnommen werden.¹⁷⁸

¹⁷² *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69).

¹⁷³ *Schlosser*, EU-ZPR, 2. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b.

¹⁷⁴ *Staudinger-Magnus*, Art. 29 EGBGB, Rn. 1.

¹⁷⁵ *Staudinger-Magnus*, Art. 29 EGBGB, Rn. 1.

¹⁷⁶ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69).

¹⁷⁷ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69).

¹⁷⁸ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (69).

4. Bewertung

Im Ergebnis ist der vereinzelt vertretene Einwand gegen eine Einordnung von Beförderungsverträgen als Dienstleistungsverträge nicht zutreffend. Sowohl Art. 58 AEUV, als auch Art. 4 Abs. 4 EVÜ/Art. 5 Rom I-VO und Art. 5 Abs. 4 EVÜ/Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom I-VO sind Ausnahmeregelungen, deren Existenz und Berechtigung sich aus der Systematik der jeweiligen Kodifikation ergeben. Die EuGVVO folgt jedoch einer ganz anderen Systematik. Somit mangelt es an der Vergleichbarkeit. Es ist kein Grund für eine Ausklammerung von Seefrachtverträgen unter Bezugnahme auf diese drei Vorschriften ersichtlich. Umso bedauerlicher ist es, dass sich die deutsche Rechtsprechung, namentlich das LG Hamburg, einen solchen Einwand ohne jegliche Diskussion oder tiefere Analyse zu Eigen gemacht hat. Es wird abzuwarten sein, ob bei einer zukünftigen Entscheidung einer höheren Instanz bzw. einer Vorlage dieser Frage vor den EuGH diese Entscheidung revidiert wird.

Im Ergebnis ist deshalb festzuhalten, dass Frachtverträge als Dienstleistungen im Sinne von Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO einzuordnen sind.¹⁷⁹ Hierzu bedarf es nicht einmal einer besonders weiten Auslegung des Begriffes „Dienstleistung“.

III. Bestimmung des Erfüllungsorts bei Seefrachtverträgen

Qualifiziert man Seefrachtverträge als Dienstleistungen im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO, so sind die Gerichte in dem Mitgliedstaat zuständig, in dem die Leistung nach dem Vertrag erbracht wurde oder hätte erbracht werden müssen. Es stellt sich die Frage, wo bei einem Seetransportvertrag dieser Erbringungsort zu lokalisieren ist. Im Gegensatz zu Art. 5 Nr. 1 lit. a EuGVVO ist der Erfüllungsort des lit. b als Erbringungsort autonom definiert. Ein Rückgriff auf die *lex causae*, also nationales Recht, erfolgt nicht.¹⁸⁰ Entsprechend wird die *lex causae* gemäß Art. 5 Nr. 1 lit. c i.V.m. Art. 5 Nr. 1 lit. a EuGVVO bei Seetransportverträgen nur dann relevant, wenn sich der ermittelte Erfüllungsort nicht in einem EuGVVO-Staat befindet.¹⁸¹

¹⁷⁹ Fasching-Simotta, Art. 5 EuGVVO Rn. 173; Kropholler, EuZPR, Art. 5 Rn. 44; Lehmann, NJW 2007, 1500 (1502); Lynker, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 60; Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 90; 125; Vgl. Mankowski, TranspR 2008, 67 (69); Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 50; Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (157); zur Rom I-VO, vgl. Nielsen, in: Rome I Regulation, S. 99.

¹⁸⁰ EuGH v. 3. Mai 2007, Rs. C-386/05 – *Color Drack/Lexx International* – Slg. 2007 I, 3699 (3736 Rn. 30); Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 83; BGH v. 2. März 2006, NJW 2006, 1806; Kropholler, EuZPR, Art. 5 Rn. 45; Lehmann, NJW 2007, 1500 (1502); Lynker, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 75; Mankowski, TranspR 2008, 67 (67, 69); Mankowski, IPRax 2007, 404 (405); Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 45; Staudinger, RRA 2007, 155 (156); Wernicke/Hoppe, MMR 2002, 643 (644); Wipping, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 138 ff. mit weiteren Nachweisen.

¹⁸¹ Mankowski, TranspR 2008, 67 (68); vgl. Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 50.

1. Bestimmung des Erbringungsorts

Weder die EuGVVO selbst, noch andere europarechtliche Vorschriften enthalten eine genaue Bestimmung des Erbringungsorts für Seefrachtverträge. Die Frage, wo die Transportleistung im Sinne von Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO erbracht wird, ist deshalb unter Berücksichtigung des Wortlauts und des Sinn und Zwecks der Vorschrift autonom zu bestimmen.¹⁸² Dabei kommen grundsätzlich verschiedene Orte als Erbringungsort in Betracht. In der Literatur und der Rechtsprechung werden der Bestimmungsort, der Ort an dem der Schwerpunkt der Dienstleistung liegen soll, der Sitz des Verfrachters bzw. seine Hauptniederlassung, und der Ausgangsort als Erbringungsort diskutiert.

a) Bestimmungsort

Jedenfalls ist eine vertragliche Verpflichtung dann „erfüllt“, wenn die geschuldete Leistung vollständig erbracht ist.¹⁸³ Als Erbringungsort könnte bei Frachtverträgen der Ort anzusehen sein, an dem der Verfrachter die Waren bestimmungsgemäß abliefern, beziehungsweise (wenn es nicht zur Lieferung kommt) vertragsgemäß hätte abliefern sollen.¹⁸⁴ Bei reinen Seefrachtverträgen, im Gegensatz zum multimodalen Transport,¹⁸⁵ wäre dies der Löschhafen als Bestimmungshafen.¹⁸⁶ Der Verfrachter hat seine vertragliche Leistungspflicht jedenfalls nicht vor Ablieferung der Ware am gegebenenfalls vereinbarten Bestimmungsort vollständig erfüllt.¹⁸⁷ Erst an diesem Ort ist die Leistung „perfekt“.¹⁸⁸ Darüber hinaus ist der Ankunftsort für die Parteien auch leicht vorhersehbar.¹⁸⁹ Neben dem Ausgangsort ist der Bestimmungsort der zweite, definitionsgemäß für die Annahme eines „Transports“ überhaupt notwendige und deswegen bestimmbare Ort.¹⁹⁰ Er ist einer der beiden Fixpunkte im Seetransport. Der Gerichtsstand am Ablieferungsort ist deshalb regelmäßig *ex ante* erkennbar und dient dem Ideal der Gerichtsstandsklarheit¹⁹¹ im internationalen Zivilprozessrecht.

¹⁸² Vgl. für Beförderungsverträge allgemein *Lehmann*, NJW 2007, 1500 (1502).

¹⁸³ Vgl. *Lehmann*, NJW 2007, 1500 (1502).

¹⁸⁴ *Hau*, ZZPInt (2000), 279 (289 f.); *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 201; vgl. *Ignatova*, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 237.

¹⁸⁵ Zum multimodalen Transport allgemein *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransportrecht, S. 22 ff.

¹⁸⁶ Vgl. *Otte*, IPRax 2002, 132 (135); siehe auch *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 70.

¹⁸⁷ *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 126; *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (70); vgl. Cass com v. 20 Januar 1998, – *Red-Sea-Elbe* –, DMF 1998, 578 (579).

¹⁸⁸ *Lehmann*, NJW 2007, 1500 (1502).

¹⁸⁹ *Lehmann*, NJW 2007, 1500 (1502).

¹⁹⁰ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (70).

¹⁹¹ Zur Bedeutung der Vorhersehbarkeit des Gerichtsstandes vgl. *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (870); *Pfeiffer*, Internationale Zuständigkeit und prozessuale Gerechtigkeit, S. 204 f.; *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 76; vgl. auch *Garcimartin Alferez*, EuLF(D) 2 (2008), I-61 (I-70).

Auch wird regelmäßig am Bestimmungsort am ehesten eine Untersuchung der erbrachten Transportleistung möglich sein.¹⁹² Am Bestimmungsort ist die Wahrscheinlichkeit am höchsten, dass das Transportgut auffindbar ist und ein Beweis-sicherungsverfahren erfolgreich angestrengt werden kann.¹⁹³ Dies ist von Vorteile im Hinblick auf die Beweishöhe¹⁹⁴ des zuständigen Gerichts.¹⁹⁵ Gerade beim Seetransport ist die Beweishöhe ein entscheidender Vorteil. Im Gegensatz zu den meisten anderen Transportarten wird das Transportgut beim Seetransport meistens über eine relativ lange Zeit transportiert und ist dabei den Witterungsverhältnissen und dem Seegang ausgesetzt.

Weiter enthält auch Art. 5 Abs. 1 S. 2 Rom I-VO eine – wenn auch zu Abs. 1 S. 1 subsidiäre – Anknüpfung an den vereinbarten Ablieferungsort zur Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Güterbeförderungsverträgen. Insoweit erkennt auch das europäische internationale Privatrecht die Bedeutung des Ablieferungsorts für das Transportrecht grundsätzlich an.

Definiert man den Erbringungsort als Bestimmungsort, d. h. Ort der planmäßigen Lieferung, besteht zudem eine Parallele zum Erfüllungsort beim Kaufvertrag.¹⁹⁶ Auch beim Kaufvertrag kommt es dem Käufer gerade auf den Empfang, also den Erfolg, und nicht die vorgelagerte Tätigkeit zur Ermöglichung des Erfolges an.¹⁹⁷ Aus einem solchen Zuständigkeitsgleichlauf zwischen Seefrachtvertrag und einem etwaigen sich auf die transportierte Ware beziehenden Kaufvertrag ergäbe sich ein durchaus wünschenswerter Nebeneffekt. Soweit der Lieferort unter dem Kaufvertrag identisch mit dem Bestimmungsort unter dem Seefrachtvertrag ist, könnte dies bei einem Schaden an der Ware trotz verschiedener Vertragsverhältnisse und Parteien zu einem Zusammenfallen der Gerichtsstände aller wirtschaftlich beteiligten Parteien führen.¹⁹⁸ Dies ist wünschenswert, denn es fördert die Effizienz der Justiz und vermindert die Gefahr einer unterschiedlichen Beurteilung für beide Vertragsverhältnisse relevanter tatsächlicher Umstände in mehreren Prozessen an verschiedenen Gerichten. Weiter kann eine solche Koinzidenz auch für die Parteien ökonomisch sinnvoll sein, da unter Umständen eine Mandatierung mehrerer Anwälte (je nach Gerichtsort) entbehrlich ist und auch Reisekosten eingespart werden können. Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, dass diesem Interesse schon durch die Streitgenossenschaft nach Art. 6 Nr. 1 EuGVVO

¹⁹² *Hau*, ZZPInt (2000), 279 (290), *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (71); *Mankowski*, TranspR 2008, 339 (347); vgl. *Otte*, IPRax 2002, 132 (135).

¹⁹³ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (71).

¹⁹⁴ Zur Beweishöhe im Rahmen des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 73.

¹⁹⁵ Vgl. *Hau*, ZZPInt (2000), 279 (290 Fn. 48).

¹⁹⁶ Rb. Kh. Antwerpen v. 17. Februar 2005, ETL 2005, 657 (669); *Ignatova*, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 237; vgl. ausführlich zum Erfüllungsort beim Versendungskauf *Lynker*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 84 ff., 95 ff; *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (71).

¹⁹⁷ Kritisch zu diesem Vergleich Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 126; *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (71).

¹⁹⁸ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (71).

oder – in Deutschland – der Streitverkündung über Art. 65 Abs. 1 S. 2 lit. a EuGVVO genüge getan sei.¹⁹⁹ Beide Rechtsinstitute sind in ihrer Anwendbarkeit stark eingeschränkt. So setzt Art. 6 Nr. 1 EuGVVO voraus, dass zumindest ein Beklagter seinen allgemeinen Gerichtsstand am Liefer- oder Bestimmungsort hat. Die Streitverkündung mag zwar in Deutschland diesem Interesse ausreichend Rechnung tragen, aber nicht in anderen EuGVVO-Staaten, welche dieses Rechtsinstitut nicht kennen.²⁰⁰

Schließlich führt ein Abstellen auf den Bestimmungsort auch zu einer Übereinstimmung mit der tatsächlichen Klagepraxis bei seefrachtrechtlichen Streitigkeiten.²⁰¹ Insoweit würde bei Annahme des Bestimmungsorts als Erbringungsort die Zuständigkeit nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO die Praxis widerspiegeln.

Allerdings finden sich bei seefrachtrechtlichen Streitigkeiten in der Praxis zu- meist Gerichtsstandsklauseln oder Erfüllungsortvereinbarungen in einem Konnossement.²⁰² Es ist aber klar zwischen Konnossement und dem zu Grunde liegenden Seefrachtvertrag als zwei verschiedenen Rechtsverhältnissen zu trennen.²⁰³ Dies gilt umso mehr, als aus dem Konnossement unter Umständen andere Parteien be- rechtigt sein können als aus dem Seefrachtvertrag. Entsprechend ist diesbezüglich das Argument der Übereinstimmung von Recht und tatsächlicher Praxis nicht ausschlaggebend.²⁰⁴

b) Charakter des Transports und Schwerpunkt der Dienstleistung

Andererseits ist die Ablieferung nur die letzte Erfüllungshandlung. Ihr geht der gesamte Transport der Ware voraus. Dieser Transport bildet aber zumindest zeit- lich den Schwerpunkt der Dienstleistung bei Seefrachtverträgen. Gerade das Ele- ment des Transports gibt dem Seefrachtvertrag sein charakteristisches Gepräge. Einem isolierten Abstellen auf den Ort der Ablieferung könnte deshalb entgegen- gehalten werden, dass dies dem qualitativen Schwerpunkt der Leistungspflicht und damit dem besonderen Charakter von Transportverträgen nicht gerecht wird.²⁰⁵ Diese Ansicht ist nicht zu Verwechseln mit dem Abstellen des EuGH auf die engste Verbindung zur Ermittlung des Hauptlieferorts bei mehreren Lieferorten.²⁰⁶ Der Ansatz des EuGH setzt gerade das Bestehen mehrerer Erfüllungsorte voraus und bedient sich des Schwerpunkts nur, um einen dieser Erfüllungsorte (unter be- stimmten Voraussetzungen) auszuwählen.²⁰⁷

¹⁹⁹ Mankowski, TranspR 2008, 67 (71).

²⁰⁰ Mankowski, TranspR 2008, 67 (71).

²⁰¹ Garcimartín Alférez, EuLF(D) 2 (2008), I-61 (I-70); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127; Mankowski, TranspR 2008, 339 (347).

²⁰² Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127.

²⁰³ Mankowski, TranspR 2008, 67 (70), siehe 3. Teil § 2 A. I.

²⁰⁴ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127.

²⁰⁵ Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 126.

²⁰⁶ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 35 ff., NJW 2009, 2801 (2802).

²⁰⁷ Siehe 3. Teil § 1 D. III. 1. e).

Der Ansicht lässt sich entgegenhalten, dass es bei der Ermittlung des Erfüllungsortes auf die Erfüllung der Leistungspflicht und weniger auf den Charakter des Vertrages an sich ankommt. Für den Befrachter ist es lediglich von geringer Bedeutung, dass sich seine Güter auf See, also „auf dem Weg“ befinden. Die maritimen Zonen einzelner Staaten werden im Transit der Ware zwar geografisch durchquert, das Transportgut und das Transportmittel sind für eine gewisse Zeit dort physisch präsent.²⁰⁸ Der Wirtschaftsverkehr dieser Staaten wird jedoch durch diese physische Präsenz nicht berührt.²⁰⁹ Auch dem Befrachter und Empfänger ist es regelmäßig gleichgültig, in welchen Staaten (bzw. deren maritimen Zonen) sich das Transportgut wie lange aufhält. Entscheidend ist vielmehr, dass sie am vereinbarten Ziel überhaupt ankommen. Geschuldet ist eben gerade der Transporterfolg und nicht lediglich das Tätigwerden im Sinne des Transportierens.²¹⁰ Deshalb werden Seefrachtverträge auch dem Typus nach als Werkverträge eingestuft.²¹¹ Stellt man auf den Charakter des Vertrages ab, mag dies möglicherweise im Hinblick auf die Bestimmung der engsten Verbindung eines Sachverhalts von Bedeutung sein. Dieses Ideal ist – wie bereits erläutert – aber ein grundsätzliches Prinzip des internationalen Privatrechts und gerade nicht eines des internationalen Zivilprozessrechts.

Zudem wäre ein Abstellen auf die Transporttätigkeit im Gegensatz zum Transporterfolg nicht selten mit den berechtigten Erwartungen und Interessen der Parteien unvereinbar. Würde z.B. ein Befrachter mit Sitz in den Niederlanden mit einem spanischen Verfrachter einen Stückgutfrachtvertrag für den Transport eines Gegenstandes von Amsterdam nach Bilbao abschließen, so würde der weit überwiegende Teil des Transportes durch französische Küstengewässer oder Frankreichs ausschließliche Wirtschaftszone erfolgen.²¹² Würde man nun Frankreich als Erbringungsort ansehen, wäre diese in zweierlei Hinsicht problematisch. Zum einen wäre nicht ohne Weiteres erkennbar, welches Gericht *örtlich* zuständig ist, da zu keinem konkreten Ort in Frankreich eine signifikante Beziehung besteht. Zum anderen dürften die Parteien wohl nicht mit einem Gerichtsstand in Frankreich gerechnet haben. Keine der beiden Parteien weist irgendeine Beziehung zu Frankreich auf. Französische Gerichte besitzen in diesem Fall auch keine besondere Beweisnähe. Die Problematik ließe sich noch weiter zuspitzen, wenn man einen Sachverhalt mit Überseetransport untersuchen würde.²¹³ Der Schwerpunkt des Transports würde dann geografisch und zeitlich in der staatsfreien Hohen See liegen. Hier käme lediglich eine Anknüpfung an die Flagge als Erbringungsort in Frage. Führt das Schiff – wie in der Praxis häufig – unter einer sogenannten „Billigflagge“²¹⁴, so würde Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO faktisch für Überseetransporte leer laufen, da die überwiegende Mehrheit der Billigflaggen-

²⁰⁸ Mankowski, TranspR 2008, 67 (70).

²⁰⁹ Mankowski, TranspR 2008, 67 (70).

²¹⁰ Mankowski, TranspR 2008, 67 (70).

²¹¹ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 236.

²¹² Zur Zuordnung der maritimen Zonen siehe 4. Teil § 2 C. I und D. III. 1.

²¹³ Mankowski, TranspR 2008, 67 (70).

²¹⁴ Zum Begriff der Billigflagge siehe 4. Teil § 2 E. III. 2. a).

staaten nicht EuGVVO-Staaten sind. Auch dürfte sich der Befrachter in den wenigsten Fällen *ex ante* Gedanken über die Flagge des vom Verfrachter genutzten Schiffes gemacht haben. Wie bei den meisten anderen Dienstleistungen, ist es beim Seetransport für den Dienstleistungsempfänger schwierig, vorherzusehen, wo und unter welchen Umständen eine Dienstleistung erbracht wird. Die Modalitäten liegen meist in der Einflussosphäre des Dienstleistungserbringers, in die der Empfänger keinen Einblick hat.²¹⁵ Eine Berücksichtigung des Transportes selbst ist problematisch in Bezug auf die einfache Bestimmbarkeit des Gerichtsstandes.²¹⁶

c) Sitz bzw. Hauptniederlassung des Verfrachters

Einen anderen Ansatz hat das OLG München in seinem Urteil vom 16. Mai 2007 vertreten.²¹⁷ Gegenstand der Entscheidung war ein annullierter Flug, also eine Personenbeförderung.²¹⁸ Das Gericht entschied sich sowohl gegen den Abflugort als auch den Bestimmungsort des Transportes. Vielmehr sei bei einem Personentransport mit dem Flugzeug der Schwerpunkt der zu erbringenden Dienstleistung nach Bedeutung und Zeitaufwand am Sitz des Transportunternehmers zu verorten, soweit dort auch die Organisation des Fluges durchgeführt wurde.²¹⁹ Im der Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt waren dort nach Ansicht des Gerichts der Kauf des Fluges, die Buchung des Platzes und sämtliche weiteren wesentlichen Erfüllungshandlungen im Hinblick auf Organisation und Durchführung des Fluges erfolgt. Wollte man diese Entscheidung auf das Seetransportrecht übertragen, wäre der Sitz bzw. die Hauptniederlassung des Verfrachters als maßgeblicher Erbringungsort im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO anzusehen, soweit dort der Transport organisiert wurde.

Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass der Buchung der Transportleistung als dem Ort des Abschlusses des Transportvertrages selbst beim Seetransport keine ausschlaggebende Bedeutung zukommen kann.²²⁰ Soweit diese überhaupt am Sitz des Verfrachters erfolgt ist, wurde der Ort wohl kaum bewusst im Hinblick auf die Transportleistung selbst gewählt.²²¹ Die wahrnehmbare Dienstleistung des Verfrachters manifestiert sich erst mit der Bereitstellung des Transportmittels und der

²¹⁵ Vgl. *Ignatova*, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 237.

²¹⁶ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (70).

²¹⁷ OLG München v. 16. Mai 2007, RRa 2007, 182.

²¹⁸ Das Montrealer Abkommen v. 28. Mai 1999 (MÜ) war in diesem Fall nicht anwendbar da der Schadensersatzanspruch des Klägers sich auf die Annullierung eines Fluges bezog; vgl. OLG München v. 16. Mai 2007, RRa 2007, 182 (182); *Staudinger*, RRa 2007, 155 (156).

²¹⁹ OLG München v. 16. Mai 2007, RRa 2007, 182 (183).

²²⁰ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 39, NJW 2009, 2801 (2802); vgl. *Leible*, EuZW 2009, 571 (572); *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (73).

²²¹ *Staudinger*, RRa 2007, 155 (158).

daran anschließenden Beförderung selbst.²²² Der Befrachter wird regelmäßig nicht bewusst in Kauf genommen haben, dass der Erfüllungsort sich am Firmensitz des Verfrachters befindet.²²³ Aus der Sicht des Befrachters ist es vielmehr unerheblich, an welchem Ort Organisationsakte getroffen werden.²²⁴

Auch lässt sich keine besondere Beweishäufigkeit der Gerichte am Firmensitz des Verfrachters feststellen.²²⁵ Das Transportgut wird regelmäßig zu keinem Zeitpunkt am Firmensitz des Verfrachters physisch präsent sein.²²⁶ Zwar mögen dort in gewissem Umfang der Transport und dessen Organisation dokumentiert sein. So wird gegebenenfalls am Firmensitz über das Transportmittel disponiert, Treibstoff, Verpflegung und Passagerechte beschafft, Landeplätze und Löschmöglichkeiten organisiert und die Besatzung eingestellt.²²⁷ Umstände, die zu einer Annullierung oder Verspätung des Transportes geführt haben, lassen sich aber meist besser am Ausgangsort ermitteln.²²⁸ Für eine Begutachtung der beschädigten Transportware oder des Transportmittels bietet sich eher der Bestimmungsort an.²²⁹

Daneben spricht auch der systematische Vergleich mit Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich EuGVVO gegen eine Berücksichtigung des Firmensitzes. Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich EuGVVO knüpft eindeutig eine nach Außen erkennbare Tätigkeit (die Ablieferung der Kaufsache selbst) und nicht an die Organisation und Abwicklung der Transaktion.²³⁰ Dies verdeutlicht ein weiterer Vergleich mit Art. 4 Abs. 2 S. 1 EVÜ, der zur Ermittlung der charakteristischen Leistung an die Hauptniederlassung bzw. die vertragsbetreuende Niederlassung anknüpft. Insoweit unterscheidet das internationale Privatrecht eindeutig zwischen diesen personen- und organisationsbezogenen Anknüpfungspunkt einerseits und dem Erfüllungsort, welcher in Art. 4 Abs. 5, 10 Abs. 2 EVÜ Berücksichtigung findet andererseits.²³¹ Diese konzeptionelle Trennung sollte auch im internationalen Zivilprozessrecht beachtet werden, denn sonst bestünde die Gefahr der Fortführung der alten Doktrin des Art. 5 Nr. 1 1. Halbsatz EuGVÜ und somit des systematischen Zusammenspiels von Art. 5 Nr. 1 lit. a, b und c EuGVVO.²³²

Schließlich würde eine Lokalisierung des Erbringungsorts am Firmensitz des Dienstleisters faktisch dazu führen, dass der Gerichtsstand des Erfüllungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO leer liefe.²³³ Im Ergebnis wäre bei Klagen des Befrachters gegen den Verfrachter regelmäßig das Forum am allgemeinen Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 60 Abs. 1 EuGVVO berufen,

²²² Vgl. *Staudinger*, RRa 2007, 155 (158).

²²³ Vgl. *Staudinger*, RRa 2007, 155 (158).

²²⁴ *Staudinger*, RRa 2007, 155 (158).

²²⁵ *Staudinger*, RRa 2007, 155 (158); vgl. EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 39, NJW 2009, 2801 (2802).

²²⁶ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

²²⁷ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

²²⁸ Hierzu sogleich.

²²⁹ Siehe 3. Teil § 1 D. III. 1. a).

²³⁰ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

²³¹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

²³² *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (73); *Staudinger*, RRa 2007, 155 (159).

²³³ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (73); *Staudinger*, RRa 2007, 155 (159).

der ebenfalls an den Sitz anknüpft.²³⁴ Dem Kläger würde dann der besondere Gerichtsstand genommen. Hieraus ergibt sich eine Systemwidrigkeit, da der besondere Gerichtsstand gerade in einem anderen als dem nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO bezeichneten Mitgliedstaat einen Gerichtsstand zur Verfügung stellen will.²³⁵ Zudem würde dem Verfrachter ein Klägergerichtsstand gewährt, würde man den Gerichtsstand des Erfüllungsortes an seinem Firmensitz eröffnen. Diese Privilegierung ist aber nicht zu rechtfertigen.²³⁶ Eine Anknüpfung an dem Firmensitz des Verfrachters zur Bestimmung des Erbringungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO ist deshalb nicht überzeugend.²³⁷

d) Ausgangsort

Ein weiterer möglicher Anknüpfungspunkt könnte auch der Ausgangsort, also der Ort, von dem aus die Ware vertragsgemäß transportiert wurde, sein. So verweisen Art. 31 Abs. 1 S. 1 lit. b CMR²³⁸ und Art. 21 Abs. 1 lit. c HambR auf den Ausgangsort und sehen diesen als mit dem Bestimmungsort gleichwertig an.²³⁹ Zwar sind diese Übereinkommen auf Seetransporte unter der EuGVVO regelmäßig nicht anwendbar, jedoch könnten sie eine im internationalen Frachtrecht allgemein anerkannte Wertung zum Ausdruck bringen. Andererseits rekuriert das Montrealer Übereinkommen²⁴⁰ in Art. 33 Abs. 1 allein auf den Bestimmungsort. Auch bezieht sich Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auf einen für dieses Übereinkommen speziellen *faktischen* Ausgangsort, welcher sich von dem hier diskutierten Begriff des vertraglichen Ausgangsorts unterscheidet.²⁴¹ Eine wirklich einheitliche Tendenz lässt sich insoweit nicht erkennen.

In der Literatur wird auch vertreten, dass sowohl der Ausgangs- als auch der Bestimmungsort gleichberechtigt als Erbringungsorte im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO anzusehen seien.²⁴² Diese Ansicht beruft sich – unter anderem – auf einen Vergleich mit Art. 4 Abs. 4 S. 2 Var. 2 EVÜ. Tatsächlich sieht diese Norm Bestimmungsort und Ausgangsort als gleichwertige Anknüpfungspunkte an.²⁴³ Allerdings kann hieraus kein Rückschluss auf die Bestimmung des Erbringungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO gezogen werden. So wird nach Art. 4 Abs. 4 S. 2 EVÜ vermutet, dass Güterbeförderungsverträge „mit dem Staat die *engste* Verbindung aufweisen, in dem

²³⁴ *Staudinger*, RRa 2007, 155 (159).

²³⁵ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (73); *Staudinger*, RRa 2007, 155 (159).

²³⁶ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (73).

²³⁷ *Staudinger*, RRa 2007, 155 (159).

²³⁸ Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 19. Mai 1956, BGBl. 1961 II, 1119.

²³⁹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

²⁴⁰ Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften für die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999, BGBl. 2004 II, 458.

²⁴¹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

²⁴² Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72, 74).

²⁴³ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (72).

der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine *Hauptniederlassung* hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verladeort oder der Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet“.²⁴⁴ Ausgangsort und Bestimmungsort sind demnach nur Hilfskriterien. Maßgebliches Kriterium zur Vermutung der engsten Verbindung ist aber die Hauptniederlassung des Absenders. Es läge deshalb viel näher, aus Art. 4 Abs. 4 S. 2 EVÜ eine Anknüpfung an diese Hauptniederlassung abzuleiten und auf das internationale Zivilprozessrecht zu übertragen. Dies wird aber – zu Recht – nicht getan. Weiter dient die Regelung in Art. 4 Abs. 4 S. 2 EVÜ zur Bestimmung der engsten Verbindung. Diesem Ideal des internationalen Privatrecht folgt das internationale Zivilprozessrecht aber gerade nicht. Es genügt generell eine hinreichend enge Verbindung zwischen Forum und Fall.²⁴⁵ Gerade die anderen Ziele des internationalen Zivilprozessrechts wie Beweisnähe, Manipulationsresistenz, Vorhersehbarkeit des Gerichtsstands und Zuständigkeitskonzentration sind dagegen von entscheidender Bedeutung. Art. 4 EVÜ ist daher, wie bereits oben dargelegt,²⁴⁶ gänzlich anders strukturiert als Art. 5 Nr. 1 EuGVVO und kann deshalb nur sehr bedingt zur Auslegung herangezogen werden.

Auch aus dem europäischen Sekundärrecht lässt sich kein bedeutendes Argument für eine Berücksichtigung des Ausgangsortes ableiten. Zwar etabliert die Fluggastrechte-Verordnung²⁴⁷ den Ausgangsort als bedeutenden Anknüpfungspunkt. Dies ist für den Regelungsgegenstand dieser Verordnung auch durchaus sinnvoll. Ein annullierter oder verspäteter Abflug wirken sich gerade am Abflugort auf den nicht ordnungsgemäß beförderten Passagier aus.²⁴⁸ Andererseits ist der Regelungsgegenstand der Fluggastrechte-Verordnung ein sehr spezieller und die für diesen getroffenen Regelungen taugen nicht zur generellen Übertragung auf das Transportrecht oder gar das Seetransportrecht. Die Fluggastrechte-Verordnung enthält letztlich ein sehr spezielles, auf die Personenbeförderung durch das Transportmittel Flugzeug zugeschnittenes Regime.²⁴⁹

Da sich weder durch einen Vergleich mit dem EVÜ noch mit dem europäischen Sekundärrecht ein letztlich überzeugendes Argument für die Berücksichtigung des Ausgangsortes konstruieren lässt, bleibt zu klären, ob sich ein solches aus der EuGVVO unter Berücksichtigung ihrer Ziele ergibt. Dabei bietet aber der Ausgangsort insbesondere im Hinblick auf die Beweisnähe keinen entscheidenden Vorteil gegenüber dem Bestimmungsort. Zwar ist die Erforschung von Umständen deretwegen die Beförderung verspätet begann, auf ein anderes Transportmittel verlagert oder gänzlich ausfiel, am Ausgangsort unter Umständen leichter mög-

²⁴⁴ Hervorhebungen durch den Autor.

²⁴⁵ Mankowski, in: FS Heldrich, 867 (869); Kropholler, IPR, S. 612.

²⁴⁶ Siehe 3. Teil § 1 D. II. 3. b).

²⁴⁷ VO EG Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der VO EWG Nr. 295/91, abgedruckt in ABLEU 2004 L 46/1.

²⁴⁸ Mankowski, TranspR 2008, 67 (72).

²⁴⁹ Mankowski, TranspR 2008, 67 (72).

lich. Außerdem sind Wetterverhältnisse, behördliche Eingriffe, Streikkonstellationen etc. am Ausgangsort gut zu beurteilen. Andererseits bildet wohl die Masse der Klagen aus Seetransportverträgen Ansprüche wegen Beschädigung, Untergang oder nicht rechtzeitiger Lieferung. Die Gründe für Untergang und nicht rechtzeitige Lieferung können überall während des Transportes und nicht zwangsläufig im Ausgangshafen ermittelbar sein. Das Schiff, welches den Transport erst verspätet oder gar nicht durchführte, wird meist nicht mehr im Ausgangshafen sein. Streikkonstellationen und Wetterverhältnisse lassen sich leicht auch von einem anderen Ort aus erfragen und bedürfen keiner größeren Untersuchungen vor Ort. Etwaige Mängel am Transportgut lassen sich dagegen oft wesentlich besser am Bestimmungsort untersuchen.

Gegen eine Berücksichtigung des Ausgangsortes bei der Bestimmung des Erbringungsorts lässt sich schließlich auch einwenden, dass das Aufladen des Transportgutes – je nach Ausgestaltung des Seefrachtvertrages – unter Umständen nicht dem Pflichtenkreis des Verfrachters zugeordnet werden kann und in dieser Konstellation entsprechend auch kein Teil der Transportdienstleistung ist.²⁵⁰ Soweit also das Aufladen in den Pflichtenkreis des Befrachters fällt, ist die einzige Verbindung des Ausgangsorts zur in Frage stehenden Dienstleistung, dass an diesem Ort das Transportmittel bereitgehalten werden muss.²⁵¹ Erfüllt der Verfrachter diese Verpflichtung nicht, kann es keinen Transport geben und entsprechend keine Transportdienstleistung erbracht werden. Allerdings kann diesem Umstand in der Gesamtschau keine besondere Bedeutung beigemessen werden. Mit einer ähnlichen Argumentation ließe sich leicht auch eine Beziehung zu allen anderen diskutierten Bezugspunkten herstellen: Auch ohne die entsprechende Organisation am Sitz des Verfrachters – bzw. dessen Hauptniederlassung – kann kein Transport durchgeführt werden. Auch wenn man nach dem Schwerpunkt der Dienstleistung auf den Transport durch zuordenbare Maritime Zonen abstellt, lässt sich dies nach der hier dargestellten Argumentationslinie als *conditio sine qua non*, als schlechthin unentbehrlicher Leistungsbestandteil, ansehen. Alle zur Bestimmung des Erbringungsorts diskutierten Ansätze sind insoweit gleich notwendig. Eine besondere Beziehung des Ausgangsorts besteht nicht.

e) Bewertung

Im Hinblick auf die Ziele des internationalen Zivilprozessrechts und insbesondere auf die klare und eindeutige Bestimmbarkeit der Gerichtsstände, ist auf den Bestimmungsort als Erbringungsort abzustellen. Ein stärkeres Einbeziehen der eigentlich charakteristischen Transporthandlung führt nicht selten zu, zumindest für den Befrachter, schlecht vorhersehbaren Zuständigkeiten und entspricht im Ganzen nicht der Erwartung der Parteien. Der Ausgangsort hätte zwar ebenso wie der Bestimmungsort den Vorteil einer leicht für die Parteien vorhersehbaren Zuständigkeit. Im direkten Vergleich bietet der Bestimmungsort aber weitaus mehr Vorteile bzgl. der Beweisnähe, dem Zuständigkeitsgleichlauf mit einem etwaigen

²⁵⁰ Mankowski, TranspR 2008, 67 (72).

²⁵¹ Mankowski, TranspR 2008, 67 (72).

Kaufvertrag und der Akzeptanz in der Praxis. Allerdings könnte erwogen werden, den Ausgangsort gleichberechtigt neben den Bestimmungsort zu stellen, beide als Erbringungsort anzuerkennen und dem Kläger folgerichtig ein Wahlrecht zwischen beiden zu geben.²⁵² Der EuGH vertritt diesen Ansatz in seiner *Rheder*-Entscheidung für Luftpersonenbeförderungsverträge.²⁵³ Demnach sei der Abflugsort sowie der Ankunftsort als Erfüllungsort der Dienstleistung nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich anzusehen und dem Passagier ein Wahlrecht einzuräumen.²⁵⁴ Jeder der beiden Orte weise eine hinreichende Nähe zum Beförderungsvertrag auf und genüge auch dem Kriterium der Vorhersehbarkeit.²⁵⁵ Andererseits weise keiner der beiden Orte relativ zum anderen so starke Bezüge auf, dass er als Haupterfüllungsort anzusehen sei.²⁵⁶ Entsprechend sei nur ein Wahlrecht des Klägers zwischen beiden Orten billig.²⁵⁷ Zudem verweist der EuGH auf seine Rechtsprechung zu Art. 5 Nr. 3 EuGVVO und das im internationalen Deliktsprozessrecht anerkannte Wahlrecht zwischen Erfolgs- und Handlungsort. Dieser Ansatz des EuGH lässt sich auch auf Seebeförderungsverträge übertragen. Wie diese Untersuchung gezeigt hat, weisen sowohl Ausgangs- als auch Bestimmungsort hinreichend enge Bezüge zum Frachtvertrag auf.

Allerdings könnte erwogen werden, auch den Firmensitz des Verfrachters mit zur Wahl zu stellen. Auch dieser bietet gewisse Vorteile. Gegen eine solche Ausweitung spricht aber das grundsätzliche Interesse des Beklagten, in so wenig wie möglich verschiedenen Foren gerichtspflichtig zu werden.²⁵⁸ Eine weitere Ausweitung sollte deshalb im internationalen Vertragsprozessrecht vermieden werden.

2. Erfüllungsortvereinbarungen

Erfüllungsortvereinbarungen sind unter dem Regime des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO schon nach dessen Wortlaut grundsätzlich möglich.²⁵⁹ Die am Seefrachtgeschäft beteiligten Parteien können demnach grundsätzlich formlos Abreden über den vertraglichen Erfüllungsort treffen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass es sich nicht um eine rein abstrakte Erfüllungsortvereinbarung handeln darf.²⁶⁰ Der

²⁵² So *Mankowski*, TransPR 2008, 67 (73 f.).

²⁵³ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 43, NJW 2009, 2801 (2803).

²⁵⁴ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 43 ff, NJW 2009, 2801 (2803).

²⁵⁵ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 45, NJW 2009, 2801 (2803).

²⁵⁶ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 42 f., NJW 2009, 2801 (2803).

²⁵⁷ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 44, NJW 2009, 2801 (2803).

²⁵⁸ *Staudinger*, RRA 2007, 155 (157).

²⁵⁹ *Magnus*, IHR 2002, 45 (52); *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 145; *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 43.

²⁶⁰ EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (943 Rn. 33); *Magnus*, IHR 2002, 45 (52);

vereinbarte Ort muss einen tatsächlichen – wenn auch nicht qualifiziert engen – Bezug zum Seetransport haben. Dieser Bezug ist erforderlich um eine Abgrenzung zur Gerichtsstandsvereinbarung nach Art. 23 EuGVVO²⁶¹ zu ermöglichen, deren strengen Formerfordernisse ansonsten einfach umgangen werden könnten. Abstrakte Erfüllungsortvereinbarung unterfallen folgerichtig bezüglich ihrer Wirksamkeit den von Art. 23 EuGVVO normierten Voraussetzungen.²⁶²

3. Besonderheiten bei der Time Charter im Vergleich zur Voyage Charter

Wie eingangs dargestellt, nimmt die Time Charter unter den Charterverträgen eine besondere Rolle ein. Das Schiff bzw. der Schiffsraum wird für einen bestimmten Zeitraum überlassen.²⁶³ Trotzdem wird die Time Charter überwiegend als Frachtvertrag angesehen.²⁶⁴ Demnach könnte bei flüchtiger Betrachtung davon ausgegangen werden, dass auch bei Time Charter-Verträgen der Erbringungsort im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO im Löschhafen, also am vertragsgemäßen Bestimmungsort, zu lokalisieren sei. Dieses würde allerdings Probleme aufwerfen, die bei anderen Typen von Seefrachtverträgen so nicht gegeben sind. Das charakteristische Merkmal der Time Charter in Abgrenzung zu anderen Seefrachtverträgen ist die Überlassung zum Transport auf Zeit. Dabei ist es nicht notwendig (allerdings in der Praxis durchaus möglich), dass der Charterer mit dem Disponenten eine bestimmte Route, eine bestimmte Region oder irgendeine andere geographische Zielvorgabe für den Transport der Güter benennt. Notwendig ist eben nur eine Einigung bei Vertragsschluss über die Zeit, nicht aber den Löschhafen. Entsprechend ist es für den Vercharterer gleichgültig, wieviele Reisen der Charterer durchführt²⁶⁵ und wohin. Es ist also zumindest für den Vercharterer *ex ante* nicht ohne weiteres ersichtlich, wo sich der vertragsgemäße Bestimmungsort befindet. Tatsächlich gibt es gar keinen solchen Bestimmungsort im Hinblick auf den Vercharterer, denn gerade die Ablieferung der Ware ist nicht Gegenstand des Vertrages zwischen Charterer und Vercharterer bei der Time Charter. Deshalb taugt der Bestimmungsort für Time Charter-Verträge auch nicht zur Bestimmung des Erbringungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO.

Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 147; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 44a.

²⁶¹ Siehe 3. Teil § 2 A. VI.

²⁶² EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (943 Rn. 33); Magnus, IHR 2002, 45 (52); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 147; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 44a.

²⁶³ Herber, Seehandelsrecht, S. 238, 251; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 90 f.

²⁶⁴ Herber, Seehandelsrecht, S. 349, Zschoche, VersR 1994, 389 (389 ff.) mit weiteren Nachweisen.

²⁶⁵ Vgl. Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2957.

²⁶⁵ Herber, Seehandelsrecht, S. 251.

Vielmehr ist die Time Charter im Hinblick auf den Erbringungsort nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO wie ein Schiffsüberlassungsvertrag zu behandeln. Dies ist durchaus angemessen, da sich die Time Charter mit den Schiffsüberlassungsverträgen charakteristische Merkmale teilt, insbesondere Miet- und Dienstverschaffungselemente.²⁶⁶ Insofern sei hier auf die Ausführung zur gerichtlichen Zuständigkeit für Streitigkeiten aus Schiffsüberlassungsverträgen verwiesen.

Eine Gleichbehandlung mit den anderen Seefrachtverträgen im Hinblick auf die Bestimmung des Erbringungsorts am Bestimmungsort kommt lediglich für kurzfristige Time Charter-Verträge in Betracht, oder wenn im Rahmen der Time Charter neben der reinen Zeit auch eine bestimmte Strecke *ex ante* vertraglich festgelegt wurde. Diese werden oft funktionell einer Voyage Charter entsprechen, insbesondere wenn die Time Charter erkennbar nur für eine einzige Reise vorgesehen ist.²⁶⁷

IV. Einheitlicher Erfüllungsort

Eine weitere Neuerung des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO gegenüber seiner Vorgängernorm im EuGVÜ ist die vom europäischen Gesetzgeber beabsichtigte Konzentrationswirkung. Entsprechend sieht lit. b einen einheitlichen Erfüllungsort vor, an den alle vertraglichen Ansprüche anzuknüpfen sind.²⁶⁸ Bei Seefrachtverträgen ist deshalb für die Zahlung der Fracht, also die Zahlungsverpflichtung, kein eigener Erfüllungsort zu ermitteln.²⁶⁹ Auch etwaige Ansprüche aus Nebenpflichten sind einheitlich bei den Gerichten am Ort der Erbringung der Dienstleistung geltend zu machen.

V. Erfüllung an mehreren Orten

Soweit der Frachtvertrag vorsieht, dass die Leistung in mehreren EuGVVO-Staaten zu erbringen ist, stellt sich die Frage, auf welchen dieser Orte für die Bestimmung des Gerichtsstands am Erfüllungsort abzustellen ist.

²⁶⁶ Herber, Seehandelsrecht, S. 350; vgl. Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 90; siehe 3. Teil § 1 A. I. 2.

²⁶⁷ Vgl. Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2959.

²⁶⁸ EuGH v. 3. Mai 2007, Rs. C-386/05 – *Color Drack/Lexx International* – Slg. 2007 I, 3699 (3735 Rn. 26); BGH v. 02 März 2006, NJW 2006, 1806 (1807); Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 83 ff.; Junker, RIW 2002, 569 (571 f.); Kropholler/v. Hinden, in: GS Lüderitz, 401 (406); Kropholler, EuZPR, Art. 5 Rn. 45 ff.; Magnus, IHR 2002, 45 (47); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 99; Mankowski, TranspR 2008, 67 (67); Mankowski, IPRax 2007, 404 (405); Martiny, in: FS Geimer, 641 (642 ff.); Micklitz/Rott, EuZW 2001, 325 (328); Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 51; Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 51; Staudinger, RRa 2007, 155 (156); Szejcki, EWS 2007, 398 (399, 401); Wernicke/Hoppe, MMR 2002, 643 (644); Wipping, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 133 ff.

²⁶⁹ Vgl. Hau, ZZPInt (2000), 279 (290 Fn. 48).

Der EuGH hat sich zunächst mit der Frage befasst, wo der Erfüllungsort bei einem Kaufvertrag nach Art. 5 Nr. 1 lit. b Var. 1 EuGVVO zu lokalisieren ist, wenn die Ware bestimmungsgemäß an mehreren Orten in ein und demselben Mitgliedstaat geliefert wurde.²⁷⁰ Der EuGH hat sich in seiner *Color Drack*-Entscheidung für eine Stufenlösung entschieden. Zunächst sei demnach zu prüfen, ob es einen örtlichen Schwerpunkt der Lieferung gibt. Soweit sich ein solcher identifizieren lässt, ist dort der einzige Lieferort zu verorten.²⁷¹ Kann kein örtlicher Schwerpunkt der Lieferung identifiziert werden, stehen alle Lieferorte gleichberechtigt als Erfüllungsorte nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO nebeneinander. Der Kläger hat das Wahlrecht zwischen allen Lieferorten und kann an jedem alle Ansprüche aus dem gesamten Vertrag geltend machen.²⁷² Der Schwerpunkt ist dabei vom angerufenen Gericht zu bestimmen.²⁷³ Anhaltspunkte hierfür gibt der EuGH in seiner Entscheidung nicht vor.²⁷⁴ Im Ergebnis wird der Schwerpunkt wohl anhand einer Kombination aus quantitativen und qualitativen Kriterien zu bestimmen sein.²⁷⁵

In seiner *Rehder*-Entscheidung hat der EuGH diesen Ansatz grundsätzlich auch für Dienstleistungsverträge für anwendbar erklärt und explizit auf Konstellationen mit Bestimmungsorten in verschiedenen Mitgliedstaaten ausgeweitet.²⁷⁶ Entsprechend ist bei mehreren, in verschiedenen Mitgliedstaaten gelegenen Orten, an denen die Dienstleistungen erbracht wurden, der Ort zu suchen, an dem die engste Verknüpfung zwischen dem fraglichen Vertrag und dem zuständigen Gericht besteht.²⁷⁷

Der Ansatz des EuGH ist problematisch bzgl. der Gerichtsstandsklarheit, da ein so weit gehender Wertungsspielraum des Gerichts notwendigerweise eine gewissen Unsicherheit für die Parteien im Hinblick auf die *ex ante*-Vorhersehbarkeit des zuständigen Gerichts mit sich bringt. Dies steht im Widerspruch zum Ideal der Zuständigkeitsklarheit des internationalen Zivilprozessrechts.²⁷⁸ Andererseits wird die vom EuGH favorisierte Stufenlösung der Konzentrationswirkung des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO gerecht. Soweit der EuGH in Zukunft klare Kriterien für die Bestimmung des Schwerpunkts etabliert – wie er das bereits bei seiner Recht-

²⁷⁰ EuGH v. 3. Mai 2007, Rs. C-386/05 – *Color Drack/Lexx International* – Slg. 2007 I, 3699.

²⁷¹ EuGH v. 3. Mai 2007, Rs. C-386/05 – *Color Drack/Lexx International* – Slg. 2007 I, 3699 (3738 Rn. 40).

²⁷² Vgl. *Leible/Reinert*, EuZW 2007, 372 (372); *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (73); *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (409 ff.); *Sujecki*, EWS 2007, 398 (401); *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 201 f.

²⁷³ EuGH v. 3. Mai 2007, Rs. C-386/05 – *Color Drack/Lexx International* – Slg. 2007 I, 3699 (3738 Rn. 41); vgl. *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 204 f.

²⁷⁴ Diskussion möglicher Anhaltspunkte bei *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (409 f.).

²⁷⁵ *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (410).

²⁷⁶ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 36 ff., NJW 2009, 2801 (2802).

²⁷⁷ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 38, NJW 2009, 2801 (2802).

²⁷⁸ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 11 der EuGVVO; *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (410).

sprechung zum gewöhnlichen Arbeitsort in Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO getan hat –²⁷⁹ und somit die Zuständigkeitsklarheit stärkt, ist die vorgeschlagen Stufenlösung von allen Alternativen²⁸⁰ am besten mit der Systematik des Art. 15 Nr. 1 lit. b EuGVVO vereinbar.

Die Entscheidungen betreffen auch Seefrachtverträge, denn bei der Erbringung von Dienstleistung in mehreren Mitgliedstaaten oder an mehreren Orten in einem Mitgliedstaat stellt sich dasselbe Problem der Bestimmung des Erbringungsorts im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO.²⁸¹ Dies gilt insbesondere für Frachtverträge, bei denen Güter an mehreren Orten an den Empfänger ausgehändigt werden. Es ist auch durchaus sinnvoll, auch bei Lieferung in mehreren Mitgliedstaaten auf den örtlichen Schwerpunkt der Dienstleistung abzustellen, um einen einzigen Gerichtsstand für alle Klagen aus dem Frachtvertrag zu bestimmen.²⁸² Dies wahrt auch hier die Konzentrationswirkung des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO und eröffnet ein Forum am für die Streitentscheidung relativ besten Ort, ohne einseitig die Interessen einer Partei bevorzugt zu berücksichtigen.²⁸³ Auch ist die Bestimmung des Gerichtsstands unter Berücksichtigung eines Schwerpunkts eine erprobte Methode – unter anderem in Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO beim gewöhnlichen Arbeitsort – und deshalb dem System der EuGVVO nicht fremd.²⁸⁴

Lediglich die zweite Stufe scheint problematisch zu sein. Findet sich kein Schwerpunkt der Lieferung, wären nach dem Ansatz des EuGH alle Lieferorte gleichwertige Erfüllungsorte. An all diesen Orten würde ein Gerichtsstand für alle Ansprüche aus dem jeweiligen Vertrag zur Verfügung stehen. Bei einem Sachverhalt mit Lieferorten in mehreren EuGVVO-Staaten würde dies dem Kläger zwangsläufig ein *forum shopping* ermöglichen.²⁸⁵ Allerdings ist im Hinblick auf ein mögliches *forum shopping* zu bedenken, dass durch die – zumindest in Teilbereichen – erforderliche Harmonisierung der internationalen Privatrechte innerhalb der EU durch die Rom I und Rom II²⁸⁶-Verordnungen die Gefahr der Anwendung einer unterschiedlichen Kollisionsregel und somit im Ergebnis die Anwendung unterschiedlicher Rechte in verschiedenen Foren meist nicht mehr bestehen wird.²⁸⁷ Ein derartige Vermehrung der verfügbaren Gerichtsstände ist aber jedenfalls nicht im Sinne der von der EuGVVO beabsichtigten Zuständigkeitskonzentration.

²⁷⁹ Vgl. EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2045 Rn. 41).

²⁸⁰ Ausführliche Diskussion der Alternativen bei *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (406 ff.).

²⁸¹ Vgl. *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (405).

²⁸² *Magnus*, IHR 2002, 45 (49); *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 51; *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 55.

²⁸³ Vgl. *Mankowski*, TransPr 2008, 67 (73); *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (412).

²⁸⁴ Vgl. *Mankowski*, TransPr 2008, 67 (73); *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (412).

²⁸⁵ *Leible/Reinert*, EuZW 2007, 372 (373); *Mankowski*, IPRax 2007, 404 (412).

²⁸⁶ Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, Abl. EG L 199/40.

²⁸⁷ Vgl. allgemein *Rauscher-Leible*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 90.

Eine ähnliche Problematik wurde bezüglich deliktischer Ansprüche mit der Anwendung der „Mosaiklösung“ in Art. 5 Nr. 3 EuGVVO gelöst, deren subsidiäre Anwendung bei Fehlen eines Schwerpunkts auch im Rahmen von Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO zweckdienlich sein könnte.²⁸⁸ Danach wäre grundsätzlich jeder Bestimmungsort auch ein Erfüllungsort im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO, allerdings begrenzt auf die konkrete, dort erfolgte Lieferung bzw. den dort endenden Transport. Demnach wäre an keinem dieser Bestimmungsorte ein Erfüllungsgerichtsstand für den Gesamtvertrag gegeben.²⁸⁹ Ein Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus dem gesamten Frachtvertrag bestünde dann nur am allgemeinen Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO. Die Mosaiklösung bannt zuverlässig die Gefahr des *forum shopping*s. Der Kläger könnte nur Ansprüche in einem Forum in Bezug auf die konkrete, dort erfolgte Lieferung (oder deren entsprechende Gegenleistung) geltend machen. Will er alle Ansprüche aus allen Lieferungen geltend machen, so bleibt ihm schließlich der allgemeine Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO. Die Mosaiklösung ist für Sachverhalte mit Lieferorten in mehreren EuGVVO-Staaten als subsidiärer Ansatz auf der zweiten Stufe fair und angemessen.

Für das Seefrachtrecht bedeutet dies, dass bei vertragsgemäßen Lieferungen an mehreren Orten (Löschhäfen) in mehreren EuGVVO-Staaten der Schwerpunkt der Lieferung über die Lokalisierung des Erbringungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO entscheidet. Kann ein solcher Schwerpunkt nicht gefunden werden, so ist die im internationalen Deliktsrecht entwickelte Mosaiklösung entsprechend anzuwenden.²⁹⁰

E. Weitere Gerichtsstände

Neben den bereits diskutierten Gerichtsständen können im Einzelfall noch weitere objektive Gerichtsstände Bedeutung erlangen. Diese mögen zwar durchaus auch bei seetransportrechtlichen Streitigkeiten Vorteile bieten. Allerdings ergeben sich

²⁸⁸ Vgl. Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich, Art. 5 EuGVVO Rn. 15; Ignatova, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 236; Lynker, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung, S. 113 ff.; Mankowski, IPRax 2007, 404 (412); Wipping, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 203 f.; kritisch Leible/Reinert, EuZW 2007, 372 (372)

²⁸⁹ Vgl. Mankowski, IPRax 2007, 404 (406).

²⁹⁰ Dagegen für eine Alternativität zwischen Mosaiklösung und Schwerpunktlösung („Optionslösung“) Wipping, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 206. Demnach soll der Kläger wählen dürfen, ob er für die einzelnen Teilleistungen am jeweiligen Lieferort klagt, oder für alle Leistungen am Leistungsschwerpunkt. Diese Ansicht verkennt, dass der allgemeine Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO schon einen Gesamtgerichtsstand für alle Teilleistungen bietet. Die Optionslösung findet auch keine Stütze in der Rechtsprechung des EuGH.

keine spezifisch seetransportrechtlichen Probleme. Deshalb soll an dieser Stelle nur ein kurzer Überblick gegeben werden.

I. Gerichtsstand der Niederlassung (Art. 5 Nr. 5)

Hinzuweisen ist insbesondere auf den Gerichtsstand am Sitz einer sekundären Niederlassung, wenn sich die Streitigkeit aus dem Betrieb eben dieser ergeben hat.²⁹¹ Dieser Gerichtsstand tritt gleichberechtigt neben die Gerichtsstände aus Art. 2 Abs. 1 und Art. 5 Nr. 1 EuGVVO. Eine Klage am Gerichtsstand der sekundären Niederlassung kann für den Kläger von Vorteil sein, denn es erspart ihm je nach Sachverhalt eine Klage an den ausländischen Gerichten am Sitz der Hauptniederlassung.²⁹² Gerade bei international operierenden Transportunternehmen mag dieser Gerichtsstand im Einzelfall von großer Bedeutung sein. Dabei muss die Niederlassung aber von einiger Dauer sein. Ein Handelsvertreter oder sonstiger Vertreter, der für den Charterer, Befrachter oder Verfrachter nur *ad hoc* in einem anderen Staat tätig wird reicht jedenfalls nicht aus.²⁹³

II. Gerichtsstand der Streitgenossenschaft (Art. 6 Nr. 1)

Auch der Gerichtsstand der Streitgenossenschaft nach Art. 6 Nr. 1 EuGVVO ist auf seetransportrechtliche Streitigkeiten anwendbar. Insbesondere im Hinblick auf die Vielzahl der oftmals bei Seetransporten beteiligten Parteien – Befrachter, Ablader, vertraglicher Verfrachter und tatsächlicher Verfrachter – und der sich daraus ergebenden Vertragsketten bietet dieser Gerichtsstand unter Umständen beachtliche Vorteile.²⁹⁴

F. Verbraucherverträge im Seetransportrecht (Art. 15 Abs. 3)

Das besondere Regime der EuGVVO für Verbraucherverträge (Art. 15-17) findet auf Beförderungsverträge gemäß Art. 15 Abs. 3 EuGVVO keine Anwendung. Lediglich Reiseverträge (z.B. Kreuzfahrten) fallen unter die Art. 15 ff. EuGVVO. Die Kommission hat hierzu in der RL 90/314/EWG²⁹⁵ nochmals klargestellt, dass Pauschalreisen im Gegensatz zu allgemeinen Personentransportverträgen unter das besondere Regime für Verbraucherverträge der EuGVVO fallen.²⁹⁶ Eine Pauschalreise liegt dabei vor, wenn mindestens zwei der in Art 2 RL 90/314/EWG genannten Dienstleistungen (Beförderung, Unterbringung oder andere touristische Dienstleistungen) verbunden und zu einem Gesamtpreis verkauft werden, soweit

²⁹¹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (67).

²⁹² *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 23.

²⁹³ *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 449.

²⁹⁴ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (67).

²⁹⁵ Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen, Abl.EG 1990 L 158/59.

²⁹⁶ *Rauscher-Staudinger*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 20.

die zusätzlichen Dienstleistungen nicht lediglich Nebenleistung von Beförderung oder Unterbringung sind.²⁹⁷ Der EuGH hat jedoch noch nicht entschieden, ob auch eine „Frachtschiffreise“ – also entgeltliche Beförderung von Passagieren auf einem hauptsächlich zum Warentransport genutzten Schiff, wobei die Unterbringung der beförderten Personen meist in nicht besetzten Besatzungs- oder Offiziersquartieren erfolgt – eine Pauschalreise im Sinne des Art 15 Abs. 3 EuGVVO ist.²⁹⁸ Soweit die Unterbringung und Verpflegung nicht völlig zu vernachlässigende Nebenpflichten sind (so etwa bei sehr kurzen Transporten) oder weitere Annehmlichkeiten (Pool, Kino etc.) im Entgelt enthalten sind, besteht faktisch kein Unterschied zu einer Kreuzfahrt im herkömmlichen Sinne. Ob das Schiff hauptsächlich dem Warentransport dient, ist ebenfalls unerheblich. Es kommt letztlich auf den konkreten Vertrag und nicht die Nutzung des Schiffes insgesamt an. Entsprechend ist auch eine Frachtschiffreise als Pauschalreise anzusehen, wenn die soeben genannten Kriterien erfüllt sind.²⁹⁹

Abgesehen von Pauschalreisen sind im Ergebnis auch auf Verbrauchertransportverträge die allgemeinen und besonderen Gerichtsstände der EuGVVO anwendbar. Die Ausführung dieses Kapitels – insbesondere zu Art. 5 Nr. 1 EuGVVO – lassen sich uneingeschränkt übertragen. Hintergrund der Ausnahme von Beförderungsverträgen aus dem Anwendungsbereich der Art. 15 ff. EuGVVO ist, dass diese Verträge meist Gegenstand internationaler Übereinkommen sind und insoweit keine Kollisionslage geschaffen werden sollte.³⁰⁰ Tatsächlich würde eine Kollisionslage aber auch ohne die Vorschrift des Art. 15 Abs. 3 EuGVVO durch den generellen Vorrang der speziellen Übereinkommens nach Art. 71 EuGVVO aufgelöst.³⁰¹

G. Gerichtsstandsvereinbarungen im Seefrachtvertrag

Im Gegensatz zu Konnossementen – auf die sogleich eingegangen wird – finden sich in den zugrunde liegenden Frachtverträgen in der Praxis meist keine Gerichtsstandsvereinbarung.³⁰² Nimmt der Frachtvertrag allerdings Bezug auf die Rege-

²⁹⁷ MüKo(BGB SR II)-Tonner, Vorb. § 651a-651m BGB Rn. 25 ff.

²⁹⁸ Vorabentscheidungsersuchen des OGH vom 24.12.2008 an den EuGH, Rs. C-585/08 – *Pammer/Rederei Karl Schlüter*–, Abl.EU 2009 C 44/40; vgl. *Keiler/Binder*, RRA 2009, 210 (212 ff.).

²⁹⁹ So auch im deutschen Recht und für eine analoge Anwendung des § 651i BGB, wenn der Unternehmer nicht nur das Schiff bereitgestellt hat, sondern auch die Gesamtorganisation und die Tätigkeit als Skipper übernommen hat, BGH v. 14. 8. 2003, NJW-RR 2004, 1648 (1648); OLG Hamm v. 10.12.1993, NJW-RR 1994, 441 (442).

³⁰⁰ Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/119 Nr. 160.

³⁰¹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 15 Rn. 58; Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 19.

³⁰² Vgl. Stöve, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 163; A.A. wohl Mankowski, TranspR 2008, 67 (67).

lungen im auszustellenden Konnossement, welches wiederum eine Gerichtsstandsklausel enthält, so ist diese maßgeblich und von den Parteien vereinbart.³⁰³

Enthält der Frachtvertrag ausnahmsweise selbst eine Gerichtsstandsklausel, so beurteilt sich deren Wirksamkeit im Anwendungsbereich der EuGVVO nach Art. 23 EuGVVO. Entsprechend gelten die in den folgenden Kapiteln zu Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen und Seefrachtverträgen gemachten Aussagen auch für Gerichtsstandsklauseln in Frachtverträgen wobei sich naturgemäß das konnossementspezifische Problem der einseitigen Ausstellung und der damit verbundenen Konsequenzen für Form und Konsenserfordernis beim Seefrachtvertrag nicht stellt.

§ 2 Dokumente des Seefrachtvertrages

Im internationalen Seefrachtrecht sind die speziellen Dokumente des Seefrachtvertrages von großer Bedeutung. Sie ermöglichen es den Parteien – insbesondere dem Befrachter und Ablader³⁰⁴ – die Übergabe der Ladung und deren Zustand bei Übergabe zu dokumentieren und die Bedingungen der vereinbarten Beförderung festzuhalten.³⁰⁵ Der Ablader erhält deshalb regelmäßig ein Dokument, dem sich entnehmen lässt, dass er ein bestimmtes Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergeben hat. Dieses Dokument kann er dann an den Empfänger weiterleiten, der wiederum dem Dokument entnehmen kann, dass die Güter auf dem Weg zu ihm sind. Je nach Art des Dokuments ermöglicht es den Beteiligten, auch während der unter Umständen langen Dauer des Transports bereits wirtschaftlich über die Güter zu disponieren.³⁰⁶

Insgesamt lassen sich drei Arten von Dokumenten des Seefrachtrechts unterscheiden, die rechtlich eine unterschiedliche Bedeutung haben und durchaus auch unterschiedlich im internationalen Zivilprozessrecht zu behandeln sind. Traditionell bedeutendstes Dokument des Seefrachtrechts ist das Konnossement. Daneben hat sich in jüngerer Zeit eine weitere Kategorie von seefrachtrechtlichen Dokumenten, die sog. Seefrachtbriefe herausgebildet, welche sich am im Landtransport dominierenden Dokument, dem Frachtbrief, orientieren.³⁰⁷ Schließlich ist in der Praxis auch die sog. Charterpartie von erheblicher Bedeutung.

³⁰³ Vgl. OLG Hamburg v. 30. Juli 1992, TranspR 1993, 25 (27); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 42 ff.; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 390.

³⁰⁴ Ablader ist derjenige, der auf Grund des Frachtvertrages dem Verfrachter die Güter zum Transport übergibt. Der Ablader kann der Befrachter selbst, oder dessen Vertreter sein (Drittablader), vgl. *Döser*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 1; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 247; *Wüstendörfer*, Neuzeitliches Seehandelsrecht, S. 225.

³⁰⁵ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 281.

³⁰⁶ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 281 f.

³⁰⁷ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 282.

A. Das Konnossement

Unter einem Konnossement versteht man typischerweise eine Urkunde, die den Empfang von Gütern bescheinigt, welche ein Verfrachter einem Befrachter im Rahmen eines Seefrachtvertrags zum Transport überlassen hat.³⁰⁸ Bei dieser Urkunde handelt es sich regelmäßig³⁰⁹ um ein Wertpapier, welches den Anspruch auf Auslieferung der Güter am Bestimmungsort verbrieft.³¹⁰ Zur Geltendmachung dieses Anspruchs ist die Vorlage des Papiers erforderlich.³¹¹ Es wird üblicherweise vom Verfrachter ausgestellt,³¹² wobei in der Praxis oft der Kapitän als Vertreter fungiert.³¹³ Insoweit unterscheidet sich das Konnossement vom Frachtbrief des allgemeinen Frachtrechts, der eine Erklärung des Absenders darstellt.³¹⁴ Im Wege der Indossierung können schließlich Dritte, sei es der Empfänger oder ein Zwischenverwerber, in die im Konnossement verbrieften Rechte und Pflichten eintreten.³¹⁵ Von besonderer Bedeutung ist dies für den Empfänger. Soweit er Inhaber des Konnossements ist, hat er einen direkten und originären Anspruch auf Auslieferung der Ware gegen den Verfrachter.³¹⁶ Als „Befrachter“ ist im Hinblick auf das Konnossement der erste Nehmer des Konnossementes bzw. der erste Konnossementsberechtigte zu verstehen.³¹⁷ Diese Klarstellung ist notwendig, da zum einen der Begriff des „Befrachters“ nach seinem wörtlichen Sinne nur eine Partei des Frachtvertrages bezeichnet. Zum anderen handelt es sich bei diesem Begriff um einen solchen des deutschen Frachtrechts, der sich nicht oder nicht identisch in anderen EuGVVO-Staaten findet.³¹⁸

Zu beachten ist weiter, dass zumindest nach deutschem Recht der Reeder als Verfrachter im Sinne der konnossementsmäßigen Verbindlichkeit fingiert wird, wenn in einem vom Kapitän oder anderem Vertreter ausgestellten Konnossement der Namen des Verfrachters nicht angegeben ist.³¹⁹ Ist der Name unrichtig angegeben, so haftet der Reeder dem Empfänger für den aus der Unrichtigkeit resultierenden Schaden (vgl. § 644 HGB).

Grundsätzlich lassen sich im deutschen Recht drei Arten von Konnossementen unterscheiden. Zum einen kann beim *Orderkonnossement* der verbrieft Anspruch

³⁰⁸ Rugullis, TranspR 2008, 102 (103).

³⁰⁹ Soweit sie eine Orderklausel enthalten um Wertpapier im engeren Sinne, hierzu sogleich.

³¹⁰ Basedow, Der Transportvertrag, S. 354 f.; Herber, Seehandelsrecht, S. 283; Puttfarcken, Seehandelsrecht, S. 34; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 642 HGB Rn. 4; Rugullis, TranspR 2008, 102 (103); Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB Rn. 403.

³¹¹ Im deutschen Recht nach § 653 HGB.

³¹² Im deutschen Recht nach § 642 Abs. 1 HGB; Rugullis, TranspR 2008, 102 (103).

³¹³ Herber, Seehandelsrecht, S. 290 f.

³¹⁴ Herber, Seehandelsrecht, S. 284.

³¹⁵ Haß, EuZW 1999, 441 (445).

³¹⁶ Vgl. Giermann, Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben, S. 61 f.; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 HGB Rn. 138.

³¹⁷ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 247.

³¹⁸ Ausführlich Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 247 f.

³¹⁹ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 291.

durch Übereignung des Papiers übertragen werden. Es handelt sich um ein Wertpapier im engeren Sinne.³²⁰ Entsprechend muss beim Orderkonnossement der Name des Empfängers nicht angegeben werden, sofern das Konnossement nicht an Order des Empfängers gestellt ist.³²¹ Die Übertragung der Rechte aus einem Orderkonnossement erfolgt regelmäßig durch Indossament.³²² Enthält das Konnossement aber weder eine Orderklausel noch den Namen eines bestimmten Empfängers, so handelt es sich um ein *Inhaberkonnossement*.³²³ Auch beim Inhaberkonnossement folgt dabei das Recht aus dem Papier dem Recht am Papier.³²⁴

Demgegenüber enthält das *Rektakonnossement* den Namen des Berechtigten ohne Orderklausel. Es ist demnach ein Namenspapier, aus dem nur der benannte Empfänger berechtigt ist.³²⁵ Beim Rektakonnossement handelt es sich nur um ein Wertpapier im weiteren Sinne. Die Vorlage des Rektakonnossements ist zwar notwendig, um die Auslieferung der Güter zu verlangen, das Eigentum am Konnossement folgt aber der Abtretung des Auslieferungsanspruchs.³²⁶ Demnach ergibt sich aus dem Rektakonnossement kein selbständiger Anspruch. Es erübrigt sich deshalb, einen gesonderten Gerichtsstand für Rektakonnossemente zu identifizieren. Entscheidend ist bei Rektakonnossementen vielmehr der Gerichtsstand der Forderung aus dem Seefrachtvertrag, der dem Rektakonnossement zu Grunde liegt. In der Praxis wird regelmäßig ein Orderkonnossement ausgestellt.³²⁷ Dagegen sind Inhaberkonnossemente sehr selten.³²⁸

Zumindest für Orderkonnossemente lässt sich insgesamt festhalten, dass sie drei Funktionen haben.³²⁹ Erstens dokumentierten sie den Empfang des Transportgutes durch den Verfrachter oder seinen Vertreter und begründen dadurch den Herausgabeanspruch gegen den Verfrachter (Legitimationsfunktion). Zweitens sind sie Beweisurkunde für den Seefrachtvertrag (Beweisfunktion). Auch wenn Frachtvertrag und Konnossement grundsätzlich zu unterscheiden sind,³³⁰ beweist das Konnossement im Zweifel den Inhalt des Frachtvertrages.³³¹ Drittens vermitteln sie einen handelbaren Herausgabeanspruch, der das wirtschaftliche und recht-

³²⁰ §§ 647, 363 Abs. 2 HGB; § 793 BGB; vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 283; *Puttfarken*, Seehandelsrecht, S. 35.

³²¹ Im deutschen Recht nach § 647 Abs. 1 S. 1 HGB; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 286; vgl. *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 248; *Puttfarken*, Seehandelsrecht, S. 35 f.; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 3.

³²² *Puttfarken*, Seehandelsrecht, S. 36; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 8.

³²³ *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 1.

³²⁴ *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 1.

³²⁵ *Puttfarken*, Seehandelsrecht, S. 45; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 2.

³²⁶ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 283; *Puttfarken*, Seehandelsrecht, S. 45; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 2.

³²⁷ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 283; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 3; vgl. auch § 647 HGB.

³²⁸ *Rabe*, Seehandelsrecht, § 647 Rn. 1.

³²⁹ Vgl. *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 125; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 403.

³³⁰ Siehe 3. Teil § 2 A. I.

³³¹ *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 403.

liche Verfügen über die transportierte Ware auch schon während des Transportes ermöglicht (Traditionsfunktion).³³²

Das Konnossement ist nicht lediglich ein Institut des deutschen Seehandelsrechts. Wohl alle Seerechtsordnungen der Welt kennen eine solche Dokumentierung und Verbriefung eines Auslieferungsanspruchs als zentrales Papier des Seefrachtvertrages.³³³ So erfüllt im anglo-amerikanischen Rechtsraum die sog. *bill of lading* eine entsprechende Funktion.³³⁴ Dabei kann allerdings die rechtliche Ausgestaltung – also auch die Wirkung – je nach dem anwendbaren nationalen Recht sehr unterschiedlich sein. Lediglich der Aspekt der Beweiswirkung wurde 1968 in den Visby-Regeln³³⁵ geregelt und somit zum Gegenstand internationaler Vereinheitlichung.³³⁶ So ist im englischen Recht die Beweisfunktion einer *bill of lading* im Hinblick auf den Inhalt des zugrunde liegenden Seefrachtvertrags die maßgebliche Funktion.³³⁷ Allerdings ist auch die *bill of lading* ein Wertpapier und ermöglicht – zumindest bei einer *order bill of lading* –³³⁸ als Traditionspapier den Parteien, das Eigentum an den Waren bereits während des Transports auf See zu übertragen.³³⁹

³³² *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 125; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 642 Rn. 5, 9; *Staudinger-Magnus*, Art. 28 EGBGB Rn. 403.

³³³ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 282; ausführliche Literaturübersicht bei *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 124 f.; Übersicht über die Ausgestaltung von Konnossementen in England, Niederlande und Frankreich und Belgien bei *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 167 ff.

³³⁴ Vgl. *Aikens/Lord/Bools*, Bills of Lading, S. 13 ff. Rn. 2.1 ff.; *Andersson*, Delivery clauses in Bills of Lading, S. 26; *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 458 ff. Rn. 18.1 ff.; *Giermann*, The Evidentiary Value of Bills of Lading and Estoppel, S. 9 ff.; *Giermann*, Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben, S. 75 ff.; *Julga/Stumm*, TranspR 2005, 268 (268 ff.); *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 167.

³³⁵ Protokoll v. 23. Februar 1968 zur Änderung des Übereinkommens v. 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Visby), abgedruckt in *Herber*, Transportgesetze (2000), Nr. 73a.

³³⁶ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 282.

³³⁷ *Aikens/Lord/Bools*, Bills of Lading, S. 124 ff. Rn. 7.3 ff.; *Döser*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 15 ff.; *Giermann*, The Evidentiary Value of Bills of Lading and Estoppel, S. 59 ff.; *Julga/Stumm*, TranspR 2005, 268 (269 ff.); *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 167; *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 5 f.

³³⁸ Unter einer *order bill of lading* versteht man eine *bill of lading*, nach der sich der carrier bereit erklärt, im Zielhafen die Waren an den genannten Empfänger oder an dessen Zessionare unter Vorlage einer original *bill of lading* auszuhändigen, siehe *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 459 Rn. 18.5; *Julga/Stumm*, TranspR 2005, 268 (275).

³³⁹ *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 459 Rn. 18.5; *Giermann*, The Evidentiary Value of Bills of Lading and Estoppel, S. 12 ff.; *Julga/Stumm*, TranspR 2005, 268 (268; 275 f.); *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 6.

I. Trennung zwischen Konnossement und Seefrachtvertrag

Wegen der Eigenständigkeit des im (Order-)Konnossement verbriefenen Auslieferungsanspruchs ist das Konnossement rechtlich scharf von dem Seefrachtvertrag, der dem Transport zu Grunde liegt, zu unterscheiden.³⁴⁰ Der Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag sind nicht identisch mit Ansprüchen aus dem Konnossement.³⁴¹ Sie unterscheiden sich im Inhalt, sowie im Hinblick auf die berechtigten Parteien. Während der Seefrachtvertrag den Transport zu einem bestimmten Ort als primäre Leistungspflicht zum Gegenstand hat, beschränkt sich das Konnossement auf die Verbriefung der Auslieferungspflicht des Verfrachters gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten. Die Transportpflicht aus dem Vertrag besteht grundsätzlich gegenüber dem Befrachter. Dagegen besteht die Auslieferungspflicht aus dem Konnossement gegenüber dem Empfänger.³⁴² Insbesondere nicht im Konnossement aufgeführte Transportbeteiligte können zwar wertpapierrechtlich aus dem Konnossement berechtigt sein, aber nicht ohne weiteres aus dem Transportvertrag.³⁴³ Allerdings ist zu beachten, dass in der Praxis der Anspruch des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrag mit der Übertragung des Konnossements regelmäßig auf den Empfänger übergeht.³⁴⁴ Dies ist allerdings kein zwingender Automatismus des Gesetzes. Eine solche Übertragung ist vielmehr eine dem Parteiwillen entsprechende Abtretung, also ein Rechtsgeschäft für sich.³⁴⁵

Die Unterscheidung zwischen Ansprüchen aus dem Seefrachtvertrag und dem Konnossement ist auch relevant für die Bestimmung des zuständigen Gerichts nach der EuGVVO. Die Zuständigkeiten für Ansprüche aus dem Konnossement sind eigenständig und regelmäßig unabhängig von den für Ansprüche aus dem Seefrachtvertrag ermittelten Zuständigkeiten zu bestimmen.

Während der Seefrachtvertrag maßgeblich ist für Streitigkeiten im Verhältnis zwischen Befrachter und Verfrachter, bildet das Konnossement oft die Grundlage für Streitigkeiten zwischen Verfrachter und Empfänger sowie dessen Rechtsnachfolger.³⁴⁶

Es ist allerdings zu beachten, dass nicht alle Rechtsordnungen tatsächlich eine so strikte Trennung von Konnossement und dem zu Grunde liegenden Frachtver-

³⁴⁰ Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 6; Herber, Seehandelsrecht, S. 275; Koch, IPRax 2000, 186 (186); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 124, 247; Ramming, TranspR 2007, 279 (283); Staudinger-Magnus, Art. 28 EGBGB Rn. 390, 403; Stöve, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 167.

³⁴¹ Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 5; Herber, Seehandelsrecht, S. 275; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 124.

³⁴² Vgl. Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 126; Ramming, TranspR 2007, 279 (283).

³⁴³ Koch, IPRax 2000, 186 (186).

³⁴⁴ Herber, Seehandelsrecht, S. 275.

³⁴⁵ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 275.

³⁴⁶ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127.

trag vornehmen. So ist insbesondere im angelsächsischen Rechtskreis die *bill of lading* rechtlich enger mit dem Seefrachtvertrag verbunden.³⁴⁷

II. Anwendbarkeit der EuGVVO auf Konnossemente

Zunächst stellt sich, wie schon beim Seefrachtvertrag, die Frage, ob der Anwendungsbereich der EuGVVO eröffnet ist. Das EVÜ sieht in Art. 1 II lit. c eine Ausnahme vom Anwendungsbereich des Übereinkommens bei Verpflichtungen aus Wechseln, Schecks, Eigenwechseln und anderen handelbaren Wertpapieren vor, sofern die Verpflichtungen aus diesen anderen Wertpapieren aus deren Handelbarkeit entstehen.³⁴⁸ Auch die Rom I-VO enthält eine entsprechende Ausnahme vom Anwendungsbereich gemäß Art. 1 Abs. 2 lit. d, wobei Erwägungsgrund 9 klarstellt, dass hierunter auch Konnossemente fallen, soweit die Schuldverhältnisse aus dem Konnossement aus dessen Handelbarkeit entstehen. Konnossemente fallen entsprechend dann unter den Ausschluss des lit. d, wenn sie handelbare Papiere sind.³⁴⁹ Aufgrund der expliziten Nennung von Konnossementen in Art. 1 Abs. 2 lit. d Rom I-VO unterliegt der Begriff des Konnossements – zumindest im Hinblick auf die Ausnahme – nunmehr einer europarechtlich autonomen Begriffsbildung.³⁵⁰

Aus dieser Wertung des EVÜ und der Rom I-VO könnte gefolgert werden, dass solche wertpapierrechtlichen Ansprüche nicht in den Anwendungsbereich der EuGVVO fallen sollen. Die EuGVVO enthält aber gerade keine solche Ausnahmeklausel. Auch der Vorläufer der EuGVVO, das EuGVÜ, enthielt keine Ausnahme bezüglich wechselrechtlicher und wertpapierrechtlicher Ansprüche.³⁵¹ Grund für den Ausschluss im EVÜ und Rom I-VO ist, dass das internationale Wertpapierrecht in erheblichem Umfang international vereinheitlicht ist.³⁵² Eine solche Vereinheitlichung des Prozessrechts besteht aber nicht. Der Gedanke des Art. 1 Abs. 2 lit. c EVÜ/Art. 1 II lit. d. Rom I-VO lässt sich demnach auch nicht

³⁴⁷ *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 470 Rn. 18.45 f.: „[...] the bill of lading, which is not issued until after the receipt of the goods by the carrier, is not itself a contract of carriage since that has, in the usual case, already been made. However, the booking note may expressly incorporate the terms of the carrier’s usual bill of lading, and even without express incorporation the bill of lading is very cogent evidence of the terms of the contract. [...] For these reasons it is rarely questioned in practice that the bill of lading accurately records the terms of the contract [...]“; vgl. auch *Ramming*, TranspR 2007, 279 (283).

³⁴⁸ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 134 ff.

³⁴⁹ *Giuliano/Lagarde*-Bericht zu Art. 1 II lit. c EVÜ, ABl. EG 1980 C 282/5.

³⁵⁰ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 417 (418); *Ramming* Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (29).

³⁵¹ Vgl. *Bachmann*, IPRax 1997, 237 (239).

³⁵² Siehe Genfer Abkommen vom 7.6.1930 und 19.3.1931 zum Einheitlichen Wechsel- und Scheckrecht, abgedruckt in RGBl 1933 II, 377 und 537; vgl. *Giuliano/Lagarde* Bericht zu Art. 6 EVÜ Anm. 4, Abl. EG 1980 C 282/43; *Staudinger-Magnus*, Art. 37 EGBGB, Rn. 16.

auf die EuGVVO übertragen. Die EuGVVO ist grundsätzlich auf Ansprüche aus Konnossementen anwendbar.

III. Zuständiges Gericht für Ansprüche aus Konnossementen (Art. 5 Nr. 1)

Nachdem die grundsätzliche Anwendbarkeit der EuGVVO festgestellt ist, bleibt zu klären, welche Gerichtsstände der EuGVVO für Streitigkeiten aus einem Konnossement eröffnet sind. Streitigkeiten unter dem Konnossement entstehen meist aus Seetransportschäden³⁵³ sowie dem Anspruch auf Auslieferung der Sache. Dabei wird es meist nur um Ansprüche zwischen dem Empfänger, als Drittinhaber des Konnossements, und dem Verfrachter gehen. Die Zuständigkeiten für Ansprüche im Verhältnis Befrachter und Verfrachter richten sich grundsätzlich nach dem Seefrachtvertrag und wurden bereits im vorangegangenen Abschnitt dargestellt.

Eine ausschließliche Zuständigkeit nach Art. 22 EuGVVO ist im Hinblick auf Konnossemente nicht einschlägig. Entsprechend besteht zunächst ein allgemeiner Gerichtsstand am Sitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO. Neben dem allgemeinen Gerichtsstand des Art. 2 Abs. 1 EuGVVO könnte aber auch ein besonderer Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 1 EuGVVO für Klagen aus einem Konnossement eröffnet sein. Die Wirkung von Gerichtsstandsvereinbarungen wird im 3. Teil § 2 A. VI. untersucht.

1. Konnossement als Vertrag

Art. 5 Nr. 1 EuGVVO setzt voraus, dass es sich bei der zugrunde liegenden Streitigkeit um eine vertragliche handelt. Deshalb stellt sich die Frage, ob Ansprüche aus Konnossementen als vertraglich im Sinne des europarechtlichen Vertragsbegriffes des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen sind. Wie bereits bei den Seefrachtverträgen angesprochen, liegt nach der mittlerweile gefestigten Rechtsprechung des EuGH ein vertragliches Rechtsverhältnis vor, wenn eine Partei gegenüber einer anderen freiwillig Verpflichtungen eingegangen ist.³⁵⁴ Wie bei Wertpapieren üblich, entsteht auch beim Konnossement die Verpflichtung durch die Begebung der Urkunde, wobei der Konnossementsbegebungsvertrag vom Aussteller mit dem

³⁵³ Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1720.

³⁵⁴ Vgl. zur EuGVVO zuletzt EuGH v. 20. Januar 2005, Rs. C-27/02 – Engler/Janus – Slg. 2005 I, 481 (517 Rn. 50); noch zum EuGVÜ EuGH v. 17. Juni 1992, Rs. C-26/91 – Handte/Traitements mécano-chimiques des surfaces – Slg. 1992 I, 3967 (Rn. 115); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor – Slg. 1998 I, 6511 (Rn. 17); EuGH v. 17. September 2002, Rs. C-334/00 – Tacconi/Wagner – Slg. 2002 I, 7357 (Rn. 23); EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-265/02 – Frahuil/Assitalia – Slg. 2004 I, 1543 (Rn. 24); vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 29; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 41; Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 18.

Ablader – sei dies der Befrachter selbst oder ein von diesem beauftragter Dritter – geschlossen wird.³⁵⁵

Gegen eine vertragliche Einordnung des Anspruches aus dem Konnossement könnte eingewandt werden, dass Ansprüche bei Wertpapieren im engeren Sinne – wie dem Orderkonnossement – gesetzlicher Natur sind und nur mittelbar auf einen Begebungsvertrag zurückgehen. Jedoch ist der Vertragsbegriff des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO weit auszulegen.³⁵⁶ Als Ansprüche aus einem Vertrag werden deshalb nicht lediglich vertragliche Primäransprüche eingeordnet, sondern auch Sekundäransprüche, z.B. Schadensersatzansprüche wegen Verletzung einer vertraglichen Nebenpflicht.³⁵⁷ Solange die Ansprüche auf einen Vertrag zurückzuführen sind, steht die gesetzliche Natur eines Anspruchs einer vertraglichen Qualifikation nicht entgegen.³⁵⁸ Nur so lässt sich ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den Rechtsschutzinteressen des Klägers und des Beklagten gewährleisten.³⁵⁹ So lassen sich selbst sachenrechtliche Ansprüche – wie eben auch der Anspruch auf Herausgabe – als vertraglich im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO qualifizieren, soweit sie vertraglicher Natur sind,³⁶⁰ also auf einen Vertrag zurückgehen. Auch erfahren Ansprüche aus Wertpapieren unter der EuGVVO keine Sonderbehandlung, sind also nicht schon grundsätzlich vom Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 1 ausgeschlossen.³⁶¹

Grundlage der Ansprüche aus dem Konnossement ist der Abschluss eines schuldrechtlichen Begebungsvertrags.³⁶² Dies spricht für eine vertragliche Einordnung der Ansprüche aus Konnossementen nach Art. 5 Nr. 1 EuGVVO.³⁶³

a) Freiwilligkeit

Wichtigstes Kriterium der vertraglichen Qualifikation ist nach der Rechtsprechung des EuGH das *freiwillige* Eingehen einer Verpflichtung.³⁶⁴ Zumindest nach deut-

³⁵⁵ Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 7 f.; Herber, Seehandelsrecht, S. 289.

³⁵⁶ EuGH v. 20. Januar 2005, Rs. C-27/02 – Engler/Janus – Slg. 2005 I, 481 (517 Rn. 48); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 28; Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 20.

³⁵⁷ Bachmann, IPRax 1997, 237 (238); Martiny, in FS: Geimer, 641 (651); Stadler, in: FS Musielak, 569 (580 f.).

³⁵⁸ Bachmann, IPRax 1997, 237 (238); Martiny, in FS: Geimer, 641 (651), vgl. Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 30.

³⁵⁹ Bachmann, IPRax 1997, 237 (238).

³⁶⁰ Martiny, in FS: Geimer, 641 (651).

³⁶¹ östOGH v. 14. September 2000, IPRax 2002, 131 (131); BGH v. 16. Dezember 2003, BGH-Report 2004; 549 (551); Mankowski, TranspR 2008, 67 (74); Martiny, in FS: Geimer, 641 (660).

³⁶² Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 34.

³⁶³ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 59.

³⁶⁴ EuGH v. 20. Januar 2005, Rs. C-27/02 – Engler/Janus – Slg. 2005 I, 481 (517 Rn. 50); noch zum EuGVÜ EuGH v. 17. Juni 1992, Rs. C-26/91 – Handte/Traitements mécano-chimiques des surfaces – Slg. 1992 I, 3967 (Rn. 115); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungs-

schem Seehandelsrecht kann aber der Ablader die Ausstellung eines Konnossements verlangen (§ 642 Abs. 1 HGB).³⁶⁵ Dieser Anspruch folgt aus dem Seefrachtvertrag. Hieraus könnte gefolgert werden, dass es bezüglich des im Konnossement verbrieften Anspruchs an einer Freiwilligkeit von Seiten des Verpflichteten mangelt. Dieser Einwand hat jedoch bei genauerer Betrachtung keinen Bestand. Zum einen bleibt Hintergrund der Verpflichtung zur Ausstellung des Konnossements ein Vertragsverhältnis, nämlich der Begebungsvertrag, hinter dem wiederum der Seefrachtvertrag steht. Letzterer ist zwar ein vom Konnossement zu unterscheidender Rechtsgrund. Jedoch ist er zumindest kausal für die Pflicht aus dem Begebungsvertrag, ein Konnossement auszustellen. Zum anderen – und wohl letztlich entscheidend – ist aber, dass der Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements ausgeschlossen werden kann. Er ist nicht zwingend.³⁶⁶

Auch muss ein Konnossement nicht zwangsläufig einen Anspruch auf Auslieferung der Ware verbrieft. Das Konnossement wird dann hauptsächlich auf seine Beweisfunktion reduziert: Es handelt es sich – wie eingangs dargestellt – um ein Rektakonnossement.

Die Verpflichtung des Verfrachters oder seines Rechtsnachfolgers zu Auslieferung der Ware aus dem Konnossement ist demnach eine freiwillig eingegangene nach Art. 5 Nr. 1 EuGVVO.³⁶⁷

b) Einseitigkeit

Das Konnossement verbrieft lediglich den Anspruch auf Auslieferung gegen den Verfrachter. Es ist – im Gegensatz zum Frachtvertrag – ein einseitiges Instrument.³⁶⁸ Es stellt sich demnach die Frage, ob auch Streitigkeiten aus lediglich einseitigen Verpflichtungen als vertraglich im Sinne von Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen sind. Diese Frage hat der EuGH in seiner *Engler*-Entscheidung eindeutig bejaht.³⁶⁹ Es genügt eine rechtsgeschäftliche Verbindung, die auf einer wilensgetragenen Verpflichtung mindestens einer Partei beruht.³⁷⁰ Beim Konnossement verpflichtet sich der Aussteller freiwillig das Transportgut (wie im Konnossement bezeichnet) an den Inhaber des Konnossements auszuliefern.³⁷¹ Der Be-

kantoor – Slg. 1998 I, 6511 (Rn. 17); EuGH v. 17. September 2002, Rs. C-334/00 – *Tacconi/Wagner* – Slg. 2002 I, 7357 (Rn. 23); EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-265/02 – *Frahuil/Assitalia* – Slg. 2004 I, 1543 (Rn. 24); vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 29; Mankowski, TranspR 2008, 67 (74); Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 41; Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 18; Stadler, in: FS Musielak, 569 (580 f.).

³⁶⁵ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 284.

³⁶⁶ Herber, Seehandelsrecht, S. 285.

³⁶⁷ CA Paris v. 31. Mai 1995, DMF 1999, 542 (542); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 59; Mankowski, TranspR 2008, 67 (74)

³⁶⁸ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 126.

³⁶⁹ EuGH v. 20. Januar 2005, Rs. C-27/02 – *Engler/Janus* – Slg. 2005 I, 481 (518 f. Rn. 53 ff.); vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 59, 34 ff; Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 28.

³⁷⁰ Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 20a.

³⁷¹ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 59.

frachter bzw. der Ablader nimmt dieses freiwillige Leistungsversprechen an. Insofern besteht ein Konsens zwischen den Parteien.

Im Ergebnis ist beim Konnossement das vom EuGH geforderte Element der freiwilligen Selbstverpflichtung verwirklicht. Ansprüche aus dem Konnossement sind demnach grundsätzlich als vertragliche Ansprüche im Hinblick auf Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen.

c) Verhältnis Verfrachter zu Empfänger

Voraussetzung ist aber immer, dass der zugrunde liegende Vertrag zwischen den Prozessparteien besteht.³⁷² Zu klären ist demnach, ob auch ein Anspruch des Empfängers als Inhaber des Konnossements gegen den Verfrachter auf Herausgabe des Transportguts als vertraglich im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen ist. Grundsätzlich wird der Begebungsvertrag zwischen Verfrachter und Ablader oder Befrachter geschlossen, das Konnossement gegenüber dem Ablader ausgestellt.³⁷³ Wird dabei das Konnossement nicht an Order des Abladers gestellt, sondern – wie allgemein üblich – unmittelbar der vorgesehene Empfänger als Nehmer eingetragen, so kommt ein Begebungsvertrag zwischen Aussteller und dem Empfänger zugunsten des Empfängers zustande.³⁷⁴ Der Ablader hat in dieser Konstellation einen Vertrag zugunsten des Empfängers, bedingt durch die Weitergabe des Konnossements an diesen, abgeschlossen.³⁷⁵ Entsprechend ist auch im Verhältnis Verfrachter und Empfänger das Vertragsverhältnis maßgeblich.³⁷⁶ Durch das Konnossement wird die Wirkung der Rechte aus dem Frachtvertrag über die ursprünglichen Vertragsparteien auf den Empfänger als Dritten erstreckt.³⁷⁷

2. Erfüllungsort bei Klagen aus Konnossementen

Streitigkeiten aus (Order-)Konnossementen sind deshalb im Ergebnis als vertragliche Streitigkeiten im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen.³⁷⁸ Alle Voraussetzungen des europäischen Vertragsbegriffs sind erfüllt, denn die Verpflichtung ist freiwillig eingegangen worden und auch ihr einseitiger Charakter steht einer vertraglichen Qualifikation nach den Vorgaben des EuGH nicht entgegen.

Zu klären bleibt, wo der Erfüllungsort im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO bei Klagen aus Konnossementen zu verordnen ist. Wären Ansprüche aus einem Kon-

³⁷² *Bachmann*, IPRax 1997, 237 (238).

³⁷³ *Döser*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 7 f.; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 289.

³⁷⁴ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 289 f.; *Mohs*, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 47.

³⁷⁵ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 490; *Wüstendörfer*, Neuzeitliches Seehandelsrecht, S. 316.

³⁷⁶ Zum deutschen Recht siehe § 656 Abs. 1 HGB, *Martiny*, in: FS Geimer, 641 (660).

³⁷⁷ *Mohs*, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 47; *Martiny*, in: FS Geimer, 641 (660).

³⁷⁸ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (74).

nossement von Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO erfasst, wäre auch bei diesen – ebenso wie bei Ansprüchen aus dem zugrunde liegenden Frachtvertrag – auf den Erbringungsort abzustellen. Dann müsste es sich bei dem im Konnossement verbrieften Auslieferungsanspruch um eine Dienstleistung im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO handeln. Andernfalls käme Art. 5 Nr. 1 lit. a zur Anwendung und der Erfüllungsort wäre über das internationale Privatrecht des Forums dem anwendbaren materiellen Recht zu entnehmen.³⁷⁹

Gegen eine Qualifikation als Dienstleistung lässt sich einwenden, dass das Konnossement lediglich einen Anspruch auf Auslieferung der Ware begründet, nicht aber einen auf den Transport selbst gerichteten Anspruch.³⁸⁰ Allerdings ist der Transport eine logische Voraussetzung einer Auslieferung des Transportguts.³⁸¹ Der Anspruch aus dem Konnossement ist notwendigerweise mit der Dienstleistung Transport verknüpft und kann ohne diese keine Wirkung entfalten. Es besteht ein innerer sachlicher Zusammenhang. Eine völlig isolierte und vom vorausgehenden Transport unabhängige Betrachtung des Anspruchs aus dem Konnossement im Hinblick auf eine mögliche Qualifikation als Dienstleistung würde diesem inneren Zusammenhang nicht gerecht. Dem steht auch nicht die juristische Aufspaltung in zwei unabhängige Ansprüche entgegen, denn diese trägt nur den unterschiedlichen Interessen der jeweils berechtigten Parteien Rechnung.

Darüber hinaus kann der Anspruch aus einem Konnossement durchaus unabhängig vom vorausgegangenen Transport als Dienstleistung im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO eingeordnet werden. Der Dienstleistungsbegriff ist auch im Hinblick auf Konnossemente weit zu verstehen.³⁸² Die Auslieferung des Transportgutes selbst ist eine Leistung. Sie beinhaltet gegebenenfalls das Aussondern der Ware, das Entladen, sowie das Zugänglichmachen gegenüber dem Empfänger. Entsprechend der bereits herausgearbeiteten Kriterien³⁸³ sind grundsätzlich alle entgeltlichen Leistungen, die im Rahmen einer gewerblichen, kaufmännischen, handwerklichen oder freiberuflichen Tätigkeit erbracht werden und welche nicht unter die Vorschriften zum freien Waren- oder Kapitalverkehr fallen, als Dienstleistungen einzuordnen.³⁸⁴

Entsprechend ist nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO bei Klagen aus Konnossementen der Erbringungsort zu ermitteln. Die relevante Handlung ist dabei die Auslieferung der Transportgüter an den Inhaber des Konnossements. Am Auslieferungsort konzentrieren sich die Pflichten des Verfrachters. Das Pflichtenprogramm und die Struktur der Pflichten sind das zentrale Kriterium zur Bestimmung des Erbringungsorts einer Dienstleistung.³⁸⁵ Deshalb ist dieser Bestimmungsort auch als Erbringungsort im Sinne des Vertragsgerichtsstands aus

³⁷⁹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (74).

³⁸⁰ So *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (74).

³⁸¹ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (74).

³⁸² Vgl. *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (74).

³⁸³ Siehe 3. Teil § 1 D. II. 1.

³⁸⁴ Vgl. *Rauscher-Leible*, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 49.

³⁸⁵ *Mankowski*, TranspR 2008, 67 (74).

Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO anzusehen.³⁸⁶ Insoweit kommt es auch zu einem wünschenswerten Gleichlauf mit etwaigen übergegangenen Ansprüchen auf Auslieferung des Transportguts aus dem Frachtvertrag selbst.³⁸⁷

IV. Klagen gegen nicht im Konnossement genannte Parteien (Unterverfrachter)

Das Konnossement nennt regelmäßig den Ablader, den Verfrachter, den Kapitän sowie den Empfänger.³⁸⁸ In der Praxis kommt es jedoch auch zu Streitigkeiten im Verhältnis zu nicht im Konnossement genannten Parteien. So könnte eine Streitigkeit mit einem unabhängigen Unterverfrachter den Gegenstand des Verfahrens bilden, der den Transport der Ware tatsächlich auf Grund eines Unterauftrags durchführt, ohne dabei in die rechtliche Position des Verfrachters kraft Rechtsnachfolge einzutreten.³⁸⁹ Es ist deshalb zu klären, ob auch Streitigkeiten zwischen dem Empfänger und solchen nicht im Konnossement genannten Parteien als vertraglich im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen sind.

In seiner *Spliethoff's*-Entscheidung³⁹⁰ sah sich der EuGH mit dieser Problematik als Vorlagefrage konfrontiert. In dem der Entscheidung zu Grunde liegenden Sachverhalt ging es um Ansprüche wegen Seetransportschäden bei einem Seetransport von Australien in die Niederlande. Von Rotterdam aus wurde die Ware auf der Straße und mit internationalem Frachtbrief nach Rungis (Frankreich) weiterbefördert, wo auch die Schäden an der Ware festgestellt wurden. Der für den Empfänger eingerückte Seeversicherer mit Sitz in Frankreich klagte gegen ein niederländisches Frachtkontor, welches aber nicht im Konnossement als Verfrachter genannt worden war. Das niederländische Frachtkontor war wohl der den Seetransport tatsächlich durchführende Unterverfrachter für den im Konnossement genannten Verfrachter.³⁹¹ Es handelt sich deshalb nicht um einen Fall der Rechtsnachfolge.³⁹² Der im Konnossement genannte Verfrachter hatte aber seinen Sitz in Australien, sodass die EuGVVO im Hinblick auf diesen räumlich nicht anwendbar war. Die französische Cour de Cassation war der Auffassung, dass die Entscheidung über die Zuständigkeit der französischen Gerichte von der autonomen Interpretation des Begriffes „Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag“ in Art. 5

³⁸⁶ Rb. Kh. Antwerpen v. 17. Februar 2005, ETL 2005, 671 (677); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127; Mankowski, TranspR 2008, 67 (74).

³⁸⁷ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 406 in Bezug auf das EVÜ; kritisch Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 127.

³⁸⁸ Martiny, in: FS Geimer, 641 (660).

³⁸⁹ Vgl. Martiny, in: FS Geimer, 641 (660).

³⁹⁰ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 ff.

³⁹¹ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6520).

³⁹² Martiny, in: FS Geimer, 641 (660).

Nr. 1 EuGVÜ abhängige und legte folgerichtig (unter anderen) die Frage der Einordnung dem EuGH zur Vorabentscheidung vor.³⁹³

1. Kein vertraglicher Gerichtsstand (Art. 5 Nr. 1)

Wird nicht der Aussteller selbst aus dem Konnossement in Anspruch genommen, sondern ein im Vertrag nicht genannter Unterverfrachter, so scheitert ein vertragliche Qualifikation der Streitigkeit schon an der Voraussetzung des freiwilligen Eingehens einer Verpflichtung.³⁹⁴ Ist eine Partei nicht im Konnossement genannt, so kann sie zwar Begünstigter sein (z.B. im Falle der wertpapierrechtliche Legitimation des Empfängers), jedoch nicht der Adressat der vertraglichen Pflicht.³⁹⁵ Ein nicht im Konnossement genannter Unterverfrachter hat sich nicht freiwillig zur Auslieferung der Ware gegenüber dem Konnossementsinhaber verpflichtet.³⁹⁶ Aus dem Konnossement verpflichtet ist eben nur der darin genannte Verfrachter. Die nicht genannte Partei hat keine entsprechende Willenserklärung abgegeben und muss sich die Erklärung des genannten Verfrachters oder dessen Vertreters auch nicht zurechnen lassen. Eine Ausnahme von dieser grundsätzlichen Regel könnte nur dann zu machen sein, wenn der nicht genannte tatsächliche Verfrachter ein Rechtsnachfolger des genannten Verfrachters wäre. Dann müsste sich der tatsächliche Verfrachter die freiwillige Verpflichtung kraft Rechtsnachfolge zurechnen lassen. Hat der tatsächliche Verfrachter jedoch einen Unterfrachtvertrag mit dem im Konnossement genannten Verfrachter, der ihn gegenüber diesem zum Transport der Güter verpflichtet, liegt gerade kein Fall der Rechtsnachfolge vor.³⁹⁷ In der Praxis, wie auch in dem der *Spliethoff's*-Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt wird es sich meist um letztere Konstellation handeln, sodass eine Rechtsnachfolge des tatsächlichen Verfrachters in die vertragliche Position des im Konnossement genannten Verfrachters die Ausnahme ist.

Beruft sich der Kläger auf seinen Anspruch aus dem Konnossement steht ihm deshalb der vertragliche Gerichtsstand regelmäßig nur im Hinblick auf den genannten Verfrachter offen. Bezüglich aller nicht im Konnossement genannten Parteien fehlt es an einer vertraglichen Grundlage. Zwar existiert eine *Reihe* von Verträgen, z.B. zwischen Befrachter und Verfrachter zugunsten des Empfängers aus Konnossement und Konnossementsbegebungsvertrag auf der einen, sowie zwischen Verfrachter und Unterverfrachter aus einem Unterfrachtvertrag auf der anderen Seite. Diese Reihe von Verträgen kann aber nicht ausreichen, da der Be-

³⁹³ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6515); vgl. auch *Koch*, IPRax 2000, 186 (186 f.).

³⁹⁴ Vgl. EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6542 Rn. 19).

³⁹⁵ *Koch*, IPRax 2000, 186 (186).

³⁹⁶ *Honka*, in: *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law*, 265 (273 f.); *Koch*, IPRax 2000, 186 (186); *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 59; *Martiny*, in: *FS Geimer*, 641 (660).

³⁹⁷ *Koch*, IPRax 2000, 186 (187).

klagte vor einer Inanspruchnahme in einem für ihn nicht vorhersehbaren Gerichtsstand zu schützen ist.³⁹⁸

Entsprechend ist festzuhalten, dass Klagen gegen nicht im Konnossement genannte Personen, wie z.B. einen Unterverfrachter, nicht als vertragliche Streitigkeiten zu qualifizieren sind und für diese der Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 1 EuGVVO nicht eröffnet ist.³⁹⁹

2. Exkurs: Deliktischer Gerichtsstand für Seetransportschäden (Art. 5 Nr. 3)

Statt eines vertraglichen Gerichtsstands könnte jedoch für Klagen des Empfängers gegen einen im Konnossement nicht genannten Unterverfrachter ein Gerichtsstand aus unerlaubter Handlung eröffnet sein.

a) Einordnung von Seetransportschäden als deliktischer Schaden

Der Begriff „unerlaubte Handlung“ in Art. 5 Nr. 3 EuGVVO ist, ebenso wie der Begriff „Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag“ in Art. 5 Nr. 1 EuGVVO, europarechtlich autonom auszulegen.⁴⁰⁰ Hierzu hat der EuGH in seiner *Kalfelis*-Entscheidung festgestellt, dass alle Klagen, bei denen eine Schadenshaftung des Beklagten geltend gemacht wird und die nicht an einen „Vertrag“ im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO anknüpfen als aus unerlaubter Handlung gemäß Art. 5 Nr. 3 EuGVVO einzuordnen sind.⁴⁰¹ Diese weite Definition soll eine einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten fördern.⁴⁰²

Bei Ansprüchen aus Seetransportschäden im Verhältnis Empfänger zum nicht im Vertrag genannten Verfrachter wird eine Haftung von Personen geltend gemacht, die nicht – wie bereits dargestellt – vertraglicher Natur ist.⁴⁰³ Jeder Rechtsstreit, in dem Seetransportschäden geltend gemacht werden und der nicht vertraglicher Natur ist, muss daher als deliktisch oder quasi-deliktisch im Sinne des Art. 5

³⁹⁸ Vgl. zu wechselrechtlichen Ansprüchen allgemein *Bachmann*, IPRax 1997, 237 (238).

³⁹⁹ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtingkantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6542 f. Rn. 17 ff., 23 f.); *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 151 Rn. 2.126; *Dietze/Schnichels*, EuZW 1999, 549 (550); *MüKo(ZPO)-Gottwald*, Art. 5 EuGVO Rn. 11; *Honka*, in: *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law*, 265 (274); *Koch*, IPRax 2000, 186 (186); *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 59; *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 26; *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 6.

⁴⁰⁰ *Stadler*, in: FS Musielak, 569 (575 f.)

⁴⁰¹ EuGH v. 26. März 1992, Rs. C-261/90 – *Kafelis* – Slg. 1992 I, 2140 (Rn. 16); vgl. auch EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtingkantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6543 Rn. 22).

⁴⁰² EuGH v. 26. März 1992, Rs. C-261/90 – *Kafelis* – Slg. 1992 I, 2140 (Rn. 16).

⁴⁰³ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtingkantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6543 Rn. 23).

Nr. 3 EuGVVO qualifiziert werden.⁴⁰⁴ Dies hat der EuGH in seiner *Spliethoff's*-Entscheidung auch explizit für Ansprüche gegen nicht im Konnossement genannte Parteien festgestellt.⁴⁰⁵

b) Tatortlokalisierung

Geht man von einer Einordnung von Ansprüchen aus Seetransportschäden zwischen nicht genanntem Unterverfrachter und Empfänger aus, stellt sich die Frage, wo im Sinne des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO „das schädigende Ereignis eingetreten ist“. Dabei hat der Kläger nach der Rechtsprechung des EuGH ein Wahlrecht zwischen dem Ort, an dem die schädigende Handlung ausgeführt wurde (Ort des ursächlichen Geschehens, Handlungsort) einerseits, und dem Ort an dem der primäre Schaden eingetreten ist (Erfolgsort) andererseits.⁴⁰⁶ Im Hinblick auf den Erfolgsort kann allerdings nicht jeder Ort erfasst sein, an dem die schädigenden Folgen eines Umstandes spürbar werden können.⁴⁰⁷ Vielmehr ist lediglich auf den Ort der primären Rechtsgutsverletzung abzustellen.⁴⁰⁸

Entsprechend hat auch der Kläger bei einer Streitigkeit wegen Seetransportschäden nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO die Wahl zwischen dem Gericht des Ortes, an dem der Schaden eingetreten ist und dem Gericht des Ortes des ursächlichen Geschehens.⁴⁰⁹ Die Lokalisierung beider Orte ist bei seefrachtrechtlichen Streitigkeiten in der Praxis oft problematisch. Insbesondere die exakte Bestimmung von Zeit und Ort bereitet Schwierigkeiten, die sich aus der Natur des Transportvorgangs, also der ständigen Ortsveränderung des Transportguts ergeben. Daneben können sich auch Fragen der Zuordnung einzelner maritimer Zonen im Hinblick auf das internationale Zivilprozessrecht stellen und insoweit Bezüge zum Seevölkerrecht entstehen. Zunächst soll erörtert werden, wie der Ort des ursprünglichen Geschehens zu bestimmen ist, wenn die Schädigung während der Dauer des

⁴⁰⁴ Vgl. EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6543 f. Rn. 24, 26); Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (158).

⁴⁰⁵ Vgl. EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6543 f. Rn. 24, 26); Dietze/Schnichels, EuZW 1999, 549 (550); Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (157).

⁴⁰⁶ EuGH v. 30. November 1976, Rs. C-21/76 – *Bier/Mines de potasse d'Alsace* – Slg. 1976, 1735 (1747 Rn. 24 f.); EuGH v. 7. März 1995, Rs. C-68/93 – *Shevill* – Slg. 1995 I, 415 (459 f. Rn. 20); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6544 Rn. 28); Dietze/Schnichels, EuZW 1999, 549 (550); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 203 ff.

⁴⁰⁷ EuGH v. 19. September 1995, Rs. C-364/93 – *Marinari* – Slg. 1995 I, 2719 (2739 Rn. 14); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 Rn. 30).

⁴⁰⁸ Koch, IPRax 2000, 186 (187); EuGH v. 19. September 1995, Rs. C-364/93 – *Marinari* – Slg. 1995 I, 2719 (2739 Rn. 14).

⁴⁰⁹ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 Rn. 32).

Transports erfolgt. Im Anschluss wird auf die Lokalisierung des Erfolgsorts eingegangen.

aa) Handlungsort

Neben der Zuständigkeit der Gerichte am Erfolgsort eröffnet Art. 5 Nr. 3 EuGVVO dem Kläger wahlweise auch einen Gerichtsstand am Handlungsort, also dem Ort des ursächlichen Geschehens. Am Gerichtsstand des Handlungsorts kann dabei nur der in dem jeweiligen EuGVVO-Staat tatsächlich entstandene Schaden geltend gemacht werden.⁴¹⁰ Abzustellen ist auf den Ort, an dem der potentielle Schädiger das für den Schaden ursächliche Handeln ausübte, oder es unterließ, zu handeln, soweit eine entsprechende Pflicht für ihn bestand.⁴¹¹ Im Hinblick auf seetransportrechtliche Streitigkeiten ist dabei von besonderer Relevanz, wann und wo genau das maßgebliche Handeln oder Unterlassen während des Transportes über das Meer geschah.

(1) Handlungsort auf dem Meer

Soweit der Ort des ursächlichen Geschehens konkret bestimmt werden kann,⁴¹² stellt sich die Frage, in welchem Staat ein Gerichtsstand eröffnet ist, wenn dieser Ort auf dem Meer liegt. Insofern ist auf die allgemeinen Zuordnungsregeln zurückzugreifen, die generell für Sachverhalte aus dem Bereich des Seedeliktsrechts gelten.⁴¹³ Entsprechend ist auch für die Bestimmung des Handlungsortes bei Seetransportschäden zwischen den einzelnen durch das Völkerrecht etablierten maritimen Zonen zu unterscheiden.

Sollte das ursächliche Handeln oder pflichtwidrige Unterlassen im Ausgangs- oder Zielhafen verortbar sein, wäre entsprechend den allgemeinen Zuordnungsregeln der Handlungsort im jeweiligen Hafenstaat. Diese Fälle sind insofern unproblematisch als Häfen zum Hoheitsgebiet des jeweiligen Hafenstaates zählen, also dessen territorialer Hoheitsgewalt unterliegen.⁴¹⁴ In diese Kategorie fallen insbesondere Sachverhalte, bei denen die Beschädigung des Transportguts durch das Be- oder Entladen des Schiffes entsteht.

Ebenso wie die Hafenzonen unterliegen auch die Küstengewässer (12-Seemeilen-Zone) der territorialen Hoheitsgewalt des Küstenstaates. Soweit sich das ursächliche Handeln in dieser maritimen Zone lokalisieren lässt, wäre auch der nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO relevante Handlungsort im Küstenstaat gelegen und dort ein deliktischer Gerichtsstand eröffnet.

Schwieriger ist die Zuordnung bei Handlungen, die in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) und der Festlandsockelzone verübt wurden. In diesen Zonen besitzt der jeweilige Küstenstaat nur partielle Hoheitsrechte, hat entspre-

⁴¹⁰ Mankowski, TransPR 2008, 67 (67).

⁴¹¹ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 214.

⁴¹² Vgl. Honka, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, 265 (276).

⁴¹³ Hierzu 10. Teil § 3 B.

⁴¹⁴ Siehe ausführlich 4. Teil § 2 C. I.

chend keine volle territoriale Souveränität.⁴¹⁵ Bei eingehender Analyse der völkerrechtlichen und internationalen Interessen und Wertungen ist es jedoch möglich, auch diese maritimen Zonen im Hinblick auf die Bestimmung der internationalen Zuständigkeit im europäischen Deliktsprozessrecht dem Küstenstaat zuzuordnen. Eine eingehende Darstellung dieser Zuordnung und deren Herleitung findet sich unten im Abschnitt Seedeliktsrecht.⁴¹⁶

Sollte das ursächliche Geschehen schließlich auf Hoher See stattgefunden haben, bleibt lediglich eine Zuordnung nach der Flagge des das Transportgut befördernden Schiffes. Auch in soweit wird hier auf die allgemeinen Ausführungen im Abschnitt Seedeliktsrecht (10. Teil § 3 B. V. 1.) verwiesen.

(2) Schwierige Bestimmbarkeit in der Praxis

In der Praxis wird sich die genaue Bestimmung des Ortes des ursächlichen Geschehens bei Seetransportschäden im Rahmen eines internationalen Transports oftmals schwierig gestalten.⁴¹⁷ Wird der Schaden an den Transportgütern erst beim Öffnen der Container nach der Anlandung, oder gar erst nach der abschließenden Auslieferung erkannt, ist es oftmals praktisch nicht möglich festzustellen, wann und wo genau während des Transports Kontroll- und Sorgfaltspflichten verletzt wurden.⁴¹⁸ So kann das schädigende Verhalten während der gesamten Reise angehalten haben und somit örtlich in mehreren, verschiedenen Staaten zuordenbaren maritimen Zonen erfolgt sein. Es wäre wenig sachgerecht, dem Kläger einen Gerichtsstand an allen diesen Orten zu eröffnen, oder ihn zur Klageerhebung an all diesen Orten zu zwingen, um den vollständigen Schaden zu liquidieren.⁴¹⁹ Eine Vielzahl von Gerichtsständen wäre eröffnet, was dem Ziel der Gerichtsstands-bündelung in der EuGVVO widerspräche. Auch mag es im Einzelfall schwierig – wenn nicht unmöglich – sein, den genauen Ort des schädigenden Verhaltens zu ermitteln und somit eine Zuordnung zu einer bestimmten Zone zu treffen.

bb) Erfolgsort

Wegen den mit der Bestimmung des Handlungsorts verbundenen Schwierigkeiten ist die Bestimmung des Erfolgsorts bei Streitigkeiten wegen Seetransportschäden von besonderer Bedeutung. Tatsächlich widmet sich der EuGH in seiner *Spliethoff's*-Entscheidung aus diesem Grund ausschließlich der Bestimmung des Erfolgsorts und geht nicht näher auf einen etwaigen Handlungsort ein. Der EuGH

⁴¹⁵ Siehe 4. Teil § 2 D. III. 2

⁴¹⁶ Siehe 4. Teil § 2 D. III.

⁴¹⁷ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 Rn. 33); Dietze/Schnichels, EuZW 1999, 549 (550); Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (158).

⁴¹⁸ Koch, IPRax 2000, 186 (187); vgl. Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (158).

⁴¹⁹ Vgl. Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527).

führt hierzu aus, dass sich bei internationalen Transporten der Ort des ursächlichen Geschehens nur schwer oder sogar unmöglich feststellen lässt.⁴²⁰ In einem solchen Fall scheidet der Handlungsort zur Bestimmung des zuständigen Gerichts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO aus. Der Kläger kann diese Option nicht mehr wählen. Er bleibt auf die Gerichte am Erfolgsort, also dem Ort des Schadenseintritts verwiesen.⁴²¹

(1) Tatsächlicher Ort des Schadenseintritts auf dem Meer

Auf den ersten Blick scheint die Ermittlung des Erfolgsorts – also des Ortes des primären Schadenseintritts – nicht übermäßig kompliziert. Soweit sich der konkrete Ort, an dem sich während des Transports der Schaden an den Transportgütern manifestiert hat, bestimmen lässt, wäre dieser als Erfolgsort anzusehen. Kann z.B. exakt bestimmt werden, dass die Güter durch Salzwasser, unsachgemäße Behandlung, oder eine Unterbrechung der Kühlung an einem bestimmten Ort über dem Meer während des Transports beeinträchtigt wurden, ist dies der Ort, an dem der Schaden entstanden ist. Schon an diesem Ort kommt es zu einer Beeinträchtigung des Rechtsguts. Diese Beeinträchtigung mag erst später, bei der Ablieferung, erkannt und somit für den Empfänger erst später wirtschaftlich spürbar werden. Nach der *Marinari*-Entscheidung des EuGH kommt es im Hinblick auf den Erfolgsort aber nicht auf den Ort an, an dem die schädigenden Folgen eines Umstandes erstmals spürbar werden, der bereits einen Schaden verursacht hat und tatsächlich an einem anderen Ort erstmals entstanden ist.⁴²² Allein der Ort der primären Rechtsgutsverletzung ist entscheidend⁴²³ und dieser ist zumindest in den soeben beschriebenen Beispielen über dem Meer und nicht an einem der möglichen Bestimmungsorte.⁴²⁴ Dabei kann es durchaus zu einem Zusammenfallen des Erfolgsorts mit dem Handlungsort kommen, soweit das ursächliche Handeln (z.B. unsachgemäßer Umgang mit den Gütern, Ausfallen der Kühlung) am gleichen Ort erfolgte. In diesen Fällen bestünde dann keine Wahlmöglichkeit des Klägers zwischen Erfolgs- und Handlungsort mehr.⁴²⁵ Ein solches Zusammenfallen ist aber keineswegs zwingend. So könnte sich ein früheres deliktisches Verhalten erst zu einem späteren Zeitpunkt und an einem anderen Ort auswirken. Ein fehlerhaftes Verstauen und Sichern der Ladung könnte sich z.B. erst bei späterem Hinzutreten weiterer Umstände (schwerer Seegang, Regen zu einem späteren

⁴²⁰ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtingkantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 f. Rn. 33).

⁴²¹ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtingkantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 33).

⁴²² EuGH v. 19 September 1995, Rs. C-364/93 – *Marinari* – Slg. 1995 I, 2719 (2739 Rn. 14); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtingkantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 Rn. 30); *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (91).

⁴²³ *Koch*, IPRax 2000, 186 (187); EuGH v. 19 September 1995, Rs. C-364/93 – *Marinari* – Slg. 1995 I, 2719 (2739 Rn. 14).

⁴²⁴ Vgl. *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (91).

⁴²⁵ *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (91).

Zeitpunkt der Reise) in einem Schaden am Rechtsgut manifestieren. Das potenzielle Zusammenfallen von Handlungs- und Erfolgsort ist ohnehin nicht seetransportspezifisch. Es ist durchaus häufig, dass sich ein deliktisches Verhalten noch am selben Ort bereits in einem Schaden am Rechtsgut, und somit einem Erfolg im Sinne des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO, realisiert (sog. Platzdelikte).⁴²⁶

Je nach maritimer Zone kann der Ort der primären Rechtsgutsverletzung dann nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts einem bestimmten Staat zugerechnet werden.⁴²⁷ So wäre der Erfolgsort bei primärem Schadenseintritt in den Küstengewässern, der AWZ, oder über dem Festlandsockel in dem nach den Regelungen der UN-Convention on the Law of the Sea (SRÜ)⁴²⁸ zugeordneten nachgelagerten Staat. Sollte der primäre Schaden an den Transportgütern ganz oder überwiegend auf Hoher See eingetreten sein, müsste nach den völkerrechtlichen Grundsätzen an die Flagge angeknüpft werden.

Allerdings ist in der Praxis die genau Bestimmung des Ortes, an dem sich der Schaden an den Transportgütern realisiert hat – ebenso wie beim Handlungsort – oftmals schwierig. Wird der Schaden erst bei Anlandung oder gar Endauslieferung der Güter festgestellt, kann häufig nicht genau ermittelt werden, wo genau der Schaden während des Transports eingetreten ist.⁴²⁹ Verließ der Transport durch mehrere maritime Zonen, die auch unterschiedlichen Staaten zugerechnet werden oder teilweise über die Hohe See, ist in diesen Fällen eine Lokalisierung des Erfolgsorts nicht ohne weiteres möglich. Zudem sind Sachverhalte vorstellbar, bei denen der Schaden während des gesamten Transportes kontinuierlich entstanden ist. So könnte die Ladung durch nicht sachgemäße Verladung und Lagerung während der gesamten Reisedauer dem Meerwasser ausgesetzt gewesen sein, was zu einer im Laufe der Zeit zunehmenden Korrosion führte.

Wegen diesen Schwierigkeiten in der Praxis und der sich daraus ergebenden Unsicherheit, hat der EuGH in seiner *Spliethoff's*-Entscheidung nach einem anderen Anknüpfungspunkt zur Bestimmung des Erfolgsorts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVÜ/EuGVVO bei Seetransportschäden im Verhältnis des tatsächlichen Verfrachters zum Empfänger gesucht.⁴³⁰ Zudem mag eine Rolle gespielt haben, dass der EuGH es vermeiden wollte, einen Erfolgsort auf dem Meer anzunehmen.⁴³¹ Im Folgenden werden die vom EuGH und der Literatur diskutierten Alternativen dargestellt und analysiert. In der sich anschließenden Bewertung soll dann unter-

⁴²⁶ Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 222; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 89.

⁴²⁷ Ausführlich hierzu unten, Abschnitt 10. Teil § 3 B.

⁴²⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799.

⁴²⁹ Koch, IPRax 2000, 186 (187); Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 33); Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (158).

⁴³⁰ Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (158).

⁴³¹ Hartley, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (91).

sucht werden ob und in welchen Fällen ein Abweichen vom tatsächlichen Ort des Schadenseintritts auf dem Meer sinnvoll und dogmatisch vertretbar ist.

(2) Ort der Schadensfeststellung

Ein möglicher Anknüpfungspunkt zur Bestimmung des Erfolgsorts könnte der Ort sein, an dem der Schaden festgestellt wurde. An diesem Ort erkennt die geschädigte Partei, dass ihr ein Schaden durch die Beeinträchtigung des Transportguts entstanden ist.

In der Praxis würde bei einem internationalen Transport mit mehreren tatsächlichen Frachtführern (z.B. bei einem multimodalen Transport)⁴³² die Beschädigung der Ware entweder in einem späteren Abschnitt der Beförderung, beim Umladen, oder am Endauslieferungsort regelmäßig festgestellt. Alle diese Orte sind aber nicht ohne weiteres für den tatsächlichen Befrachter ersichtlich.⁴³³ Der tatsächliche Verfrachter führt den Transport eben nur in einem Unterabschnitt durch. Er ist nicht Partei des Transportvertrages zwischen Befrachter und Verfrachter und nicht im Konnossement genannt. Für ihn sind daher alle späteren Bestimmungsorte nach dem Bestimmungsort seines Abschnitts nicht zwangsläufig bekannt. Der Beklagte könnte entsprechend den deliktischen Gerichtsstand nicht vorhersehen.⁴³⁴ Dies steht im Widerspruch zur Gerichtsstandsklarheit und Vorhersehbarkeit durch die Prozessparteien, denn der Ort, an dem der Schaden letztendlich festgestellt wird hängt meist vom Zufall ab und ist auch deshalb nicht *ex ante* für den Beklagten ersichtlich.⁴³⁵ Wo und wann Kontrollen der Ware durchgeführt werden, richtet sich entweder nach dem dem tatsächlichen Unterverfrachter nicht bekannten Frachtvertrag oder liegt in der Entscheidungssphäre des Empfängers und ist insoweit aus der Perspektive des tatsächlichen Verfrachters zufällig.

Zudem wird es den Gerichten an Zwischenlieferungsorten regelmäßig an einer Beweisnähe fehlen, da die Ware bereits weitertransportiert wurde und die Gerichte an diesen Orten keinerlei Verbindung zu dem der Streitigkeit zugrunde liegenden Sachverhalt aufweisen.⁴³⁶ Der EuGH hat aber wiederholt ausgeführt, dass die besondere Zuständigkeit nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO (zumindest auch) durch die Erfordernisse einer geordneten Rechtspflege und sachgerechten Gestaltung des

⁴³² Ausführlich zum multimodalen Transport *Ramming*, TranspR 2007, 279 (279 ff.); vgl. auch *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransportrecht, S. 22 ff.

⁴³³ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6528).

⁴³⁴ Vgl. *Schulz*, Hanse Law Review 2005, 148 (159).

⁴³⁵ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6528).

⁴³⁶ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6528).

Prozesses legitimiert ist.⁴³⁷ Der deliktische Gerichtsstand dient diesen Zielen, weil er auf einer besonders engen Beziehung zwischen dem durch Art. 5 Nr. 3 EuGVVO bezeichneten Forum und der Streitigkeit im Vergleich zum Gerichtsstand am Wohnsitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO beruht.⁴³⁸ Fehlt es aber, wie an den Zwischenlieferungsorten, an einer Beweisnähe und generell an einer signifikanten Verbindung des Forums zum Rechtsstreit, würden diese Art. 5 Nr. 3 EuGVVO zugrunde liegenden Ziele der geordneten Rechtspflege und sachgerechten Gestaltung des Prozesses frustriert.

Schließlich wäre ein Gerichtsstand der unerlaubten Handlung am Ort der Feststellung des Schadens anfällig für Manipulationen von Seiten des Empfängers. Der Kläger könnte immer behaupten, er habe den Schaden an seinem Wohnsitz oder am Ort seiner gewerblichen Niederlassung festgestellt.⁴³⁹ Dadurch könnte er sich einen Klägergerichtsstand sichern, der aber im Widerspruch zu der Wertung des Art. 2 EuGVVO steht,⁴⁴⁰ nämlich dass nach allgemeiner Regel grundsätzlich auf den Beklagtengerichtsstand abzustellen ist.

Im Ergebnis lässt sich eine Annahme des Orts der Schadensfeststellung als Erfolgsort im Sinne des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO nicht mit den Zielen der Norm in Einklang bringen. Vielmehr läge darin eine unzulässige Ausweitung. Der Ort der Feststellung bezeichnet gerade nicht den Ort, an dem der Schaden zuerst eingetreten ist, also sich die Folgen des schädigenden Handelns zuerst manifestiert haben, sondern nur den Ort, an dem der wirtschaftliche Schaden zuerst tatsächlich erkannt wurde.

(3) Ort der bestimmungsgemäßen Endauslieferung

Nach einer anderen Ansicht ist bei mangelnder Information über den Ort der Schadensverursachung der Endauslieferungsort – also der Ort an dem bestimmungsgemäß das Transportgut an den Empfänger ausgehändigt wird oder werden soll – das am besten geeignete Anknüpfungskriterium für die Bestimmung des

⁴³⁷ EuGH v. 30. November 1976, Rs. C-21/76 – *Bier/Mines de potasse d'Alsace* – Slg. 1976, 1735 (1746 Rn. 11); EuGH v. 7. März 1995, Rs. C-68/93 – *Shevill* – Slg. 1995 I, 415 (459 Rn. 19); EuGH v. 19 September 1995, Rs. C-364/93 – *Marinari* – Slg. 1995 I, 2719 (2738 Rn. 10); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6544 Rn. 27).

⁴³⁸ EuGH v. 30. November 1976, Rs. C-21/76 – *Bier/Mines de potasse d'Alsace* – Slg. 1976, 1735 (1746 Rn. 11); EuGH v. 7. März 1995, Rs. C-68/93 – *Shevill* – Slg. 1995 I, 415 (459 Rn. 19); EuGH v. 19 September 1995, Rs. C-364/93 – *Marinari* – Slg. 1995 I, 2719 (2738 Rn. 10); EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6544 Rn. 27).

⁴³⁹ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6528); vgl. *Briggs*, LMCLQ (1999), 333 (335).

⁴⁴⁰ Vgl. *Honka*, in: *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law*, 265 (275).

Erfolgsorts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO.⁴⁴¹ Insoweit soll es auch keine Rolle spielen, ob ein einheitlicher Transportvertrag mit Durchfracht vorliegt oder ob sich der Transport in mehrere unterscheidbare Transportabschnitte gliedert und unter Verwendung verschiedener Frachtdokumente für die einzelnen Abschnitte erfolgt.⁴⁴²

Dem tatsächlichen Unterverfrachter kann aber der Ort, an dem der ursprüngliche Verfrachter die Ablieferung des Transportguts mit dem Empfänger vereinbart hat, sowie dessen Existenz und Anschrift unbekannt sein.⁴⁴³ Dies gilt insbesondere dann, wenn der tatsächliche Verfrachter, z.B. bei einem multimodalen Frachtvertrag, nur auf einem Teil der Strecke (dem Seetransport) den tatsächlichen Transport durchführte. Würde trotzdem der Endauslieferungsort als Erfolgsort angesehen, wäre dieser Ort für den tatsächlichen Verfrachter in der gerade erläuterten Konstellation nicht vorhersehbar. Der Endauslieferungsort weist dann keine valide Verbindung mit dem Rechtsstreit zwischen Empfänger und tatsächlichem Verfrachter auf.⁴⁴⁴

Daneben sprechen zwei weitere Argumente gegen eine Annahme des Endauslieferungsorts als Erfolgsort im Sinne des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO. Zum einen kann sich der Endauslieferungsort von Transportgütern im internationalen Handel noch während der Beförderung ändern. Deshalb kann er im Einzelfall schwierig zu bestimmen sein und ist entsprechend *ex ante* nicht immer vorhersehbar. Der Kläger könnte zudem durch eine Änderung des Endauslieferungsorts während des Transportes den Gerichtsstand beeinflussen,⁴⁴⁵ was dem Kläger ein *forum shopping* ermöglichen würde.⁴⁴⁶ Dies stünde in eindeutigem Widerspruch zum Ziel der Gerichtsstandsklarheit in der EuGVVO.

Zum anderen sprechen auch systematische Erwägungen gegen eine Annahme des Endauslieferungsorts als Erfolgsort. Regelmäßig ist der Ort der gewerblichen Niederlassung des Empfängers auch der Ort der endgültigen Lieferung.⁴⁴⁷ Würde man entsprechend an den Endauslieferungsort anknüpfen, würde dies faktisch eine Anknüpfung an den Klägerwohnsitz darstellen.⁴⁴⁸ Eine solche Zuständigkeit am

⁴⁴¹ Koch, IPRax 2000, 186 (188).

⁴⁴² Vgl. Koch, IPRax 2000, 186 (188).

⁴⁴³ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527).

⁴⁴⁴ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527).

⁴⁴⁵ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 33).

⁴⁴⁶ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527).

⁴⁴⁷ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527).

⁴⁴⁸ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 34); Dietze/Schnichels, EuZW 1999, 549 (550).

Wohnsitz des Klägers läuft jedoch dem Systemzweck der EuGVVO zuwider, was sich wiederum schon aus der Regelanknüpfung am Beklagtenwohnort in Art. 2 EuGVVO ergibt.⁴⁴⁹

(4) Ort der bestimmungsgemäßen Erstauslieferung

Schließlich kommt als Erfolgsort auch der Ort der Erstauslieferung in Betracht. Darunter ist der Ort zu verstehen, an dem der tatsächliche Unterverfrachter – als Partei des Rechtsstreits – bestimmungsgemäß das Transportgut entweder an den Empfänger, oder an einen weiteren Verfrachter (für einen weiteren Transportabschnitt) ausliefert.⁴⁵⁰ Gegen diese Ansicht wird in der Literatur der Einwand vorgebracht, dass eine solche Unterscheidung zwischen Erstauslieferungsort und Endauslieferungsort lediglich für den Vertragsgerichtsstand Bedeutung beizumessen sei.⁴⁵¹ Für deliktische Ansprüche könne der Erstauslieferungsort keine höhere Gewissheit bieten als der Endauslieferungsort und sei deshalb unbeachtlich.⁴⁵²

Vorteil einer Anknüpfung an den Erstauslieferungsort ist allerdings die Vorhersehbarkeit dieses Ortes für die Parteien, insbesondere für den Beklagten.⁴⁵³ Der tatsächliche Unterverfrachter ist nur für den Transport bis zu diesem Ort für die Ware verantwortlich.⁴⁵⁴ Während dieser nicht zwangsläufig den endgültigen Auslieferungsort oder den Ort der Schadensfeststellung kennt, ist ihm der Ort, an dem er selbst die Ware gemäß seines Unterfrachtvertrages auszuliefern hat, immer bekannt. Er muss entsprechend auch damit rechnen in dieser Jurisdiktion verklagt zu werden. Dies fördert die Gerichtsstandsklarheit und die Rechtssicherheit,⁴⁵⁵ fördert also die Ziele der EuGVVO.

Auch berücksichtigt die Annahme des Erstauslieferungsorts als Erfolgsort der unerlaubten Handlung nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO in angemessener und ausge-

⁴⁴⁹ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 34); Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527); Dietze/Schnichels, EuZW 1999, 549 (550).

⁴⁵⁰ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 36 ff.); MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 64.

⁴⁵¹ Koch, IPRax 2000, 186 (188).

⁴⁵² Koch, IPRax 2000, 186 (188).

⁴⁵³ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 36); Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6529); Briggs, LMCLQ (1999), 333 (335); Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (159).

⁴⁵⁴ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6528).

⁴⁵⁵ Schlussantrag des Generalanwalts Cosmas zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6529).

glichener Weise die Interessen der Parteien. Dem Kläger mag er insoweit von Vorteil sein, als er ihm ermöglicht, einen Gerichtsstand zu wählen, der im Einzelfall besser bestimmbar, leichter erreichbar und seinem Wohnsitz näher gelegen ist, als der Ort an dem das ursächliche Geschehen stattgefunden hat. Dies gilt insbesondere, wenn der Ort des ursächlichen Geschehens auf Hoher See, in den Küstengewässern oder der AWZ eines reinen Transitstaates liegt.⁴⁵⁶ Ist der Transport der Ware zudem nur einem einzigen Unterverfrachter anvertraut, fallen der Ort der Erbringung der Leistung des im Konnossement genannten Verfrachters und der Ort des Schadenseintritts zusammen.⁴⁵⁷ Dies führt zu einer Bündelung und damit Beschränkung der Zahl der (örtlich) zuständigen Gerichte zugunsten eines ordnungsgemäßen Rechtsgangs für das gesamte Verfahren.⁴⁵⁸

Cosmas weist weiter darauf hin, dass der Erstauslieferungsort regelmäßig eine erhebliche Beweismähe hat und insoweit eine ordnungsgemäße Rechtspflege begünstigt.⁴⁵⁹ Bei einem multimodalen Transport, bei dem der Erstauslieferungsort nicht gleich dem Endauslieferungsort ist, kann dieses Argument allerdings nicht ohne Weiteres überzeugen. Wurden die Waren nämlich schon vom Erstauslieferungsort weitertransportiert, so können sie von den Gerichten im Rahmen der Beweiserhebung nicht ohne Weiteres begutachtet werden. Sie sind dem unmittelbaren Wirkungsradius der Gerichte am Erstauslieferungsort entzogen. Auch muss nicht unbedingt die Verwaltung des Unterverfrachters oder das transportierende Schiff am Erstauslieferungsort sein. Die Verwaltung könnte auch am Ablieferungsort oder jedem beliebigen anderen Ort sein, sodass die Gerichte am Erstauslieferungsort keinen erheblichen Vorteil bei der Einsichtnahme in die Organisationsstruktur durch Vorladung von Zeugen und Inaugenscheinnahme von Dokumenten haben. Der Erstauslieferungsort weist deshalb nicht grundsätzlich eine besondere Beweismähe auf.

cc) Bewertung

Die Problematik der Lokalisierung des deliktischen Gerichtsstands bei Seetransportschäden unter Art. 5 Nr. 3 EuGVVO wirft im Grunde zwei voneinander zu trennende Fragen auf, welche im Rahmen der abschließenden Betrachtung auch

⁴⁵⁶ Vgl. Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6529).

⁴⁵⁷ Vgl. Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6529).

⁴⁵⁸ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6529).

⁴⁵⁹ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6529); vgl. *Briggs*, LMCLQ (1999), 333 (335). Kritisch zum Vorteil der Beweismähe beim deliktischen Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO allgemein *Stadler*, in: FS Musielak, 569 (577 f.).

getrennt zu behandeln und zu bewerten sind. Es stellt sich die Frage, ob bei Seetransportschäden dem Kläger wegen der praktischen Schwierigkeiten generell kein Gerichtsstand des Handlungsorts zur Verfügung steht und er lediglich die Gerichte am Erfolgsort nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO in Anspruch nehmen kann. Schließlich bleibt zu beurteilen, welche der gerade erläuterten Anknüpfungspunkte zur Bestimmung des Erfolgsorts am besten geeignet sind.

(1) Verhältnis Handlungsort zu Erfolgsort

Die Vorbehalte des Generalanwalts⁴⁶⁰ und des EuGH⁴⁶¹ gegenüber einer Eröffnung des Gerichtsstandes am Handlungsort sind durchaus berechtigt. Soweit es nicht möglich ist, einen Handlungsort zu ermitteln, kann auch kein entsprechender Gerichtsstand eröffnet werden. Ebenso ist eine Häufung von Gerichtsständen bei einem anhaltenden Geschehen wie einem Transport durch mehrere maritime Zonen wenig sachgerecht. Würde tatsächlich dem Kläger ermöglicht, in allen Staaten zu klagen, deren maritime Zonen während des schädigenden Handelns oder Unterlassens durchfahren wurden, würde dies dem Kläger eine unbillig große Auswahl an Foren zur Verfügung stellen. Dies würde wiederum dem Ideal der Bündelung der Gerichtsstände widersprechen und deshalb im Ergebnis der Klarheit des Gerichtsstandes sowie einer geordneten Rechtspflege entgegenlaufen. Eine solche Privilegierung des Klägers über die ohnehin schon vorteilhafte Wahlmöglichkeit zwischen Handlungs- und Erfolgsort hinaus ist durch kein übergeordnetes Interesse des europäischen Prozessrechts gerechtfertigt.

Andererseits kann diese Kritik nur für eben solche Sachverhalte gelten, in denen die Lokalisierung eines bestimmten Handlungsortes nicht möglich ist. Sollte sich ein Handlungsort – gleich ob in Küstengewässern, AWZ, Festlandsockel oder auf Hoher See – allerdings ermitteln lassen, greifen die vorgebrachten Einwände nicht in dem Maße, dass sie einen Bruch mit der allgemeinen Regel eines Wahlrechts zwischen Handlungs- und Erfolgsort im europäischen Deliktsprozessrecht rechtfertigen. In solchen Fällen sollte dem Kläger ein Gerichtsstand im dem Staat, dem der maritime Handlungsort zugerechnet werden kann, eröffnet sein. Dies ist auch durchaus mit der *Spliethoff's*-Entscheidung des EuGH vereinbar. Bei genauer Betrachtung des Wortlauts zeigt sich, dass der EuGH tatsächlich entschied:

[...] lässt sich der Ort des ursächlichen Geschehens bei einem internationalen Transport wie, dem um den es im Ausgangsverfahren geht, nur schwer feststellen, wenn diese Feststellung nicht sogar unmöglich ist. In diesem Fall muß der Empfänger der beschädigten Waren den tatsächlichen Verfrachter vor dem Gericht des Ortes verklagen, an dem der Schaden eingetreten ist.⁴⁶²

⁴⁶⁰ Schlussantrag des Generalanwalts *Cosmas* zu EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6527).

⁴⁶¹ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 f. Rn. 33).

⁴⁶² EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6545 f. Rn. 33).

Der EuGH verwirft die Option einer Klage am Handlungsort bei Seetransportschäden demnach nicht grundsätzlich sondern nur für den im Ausgangsverfahren vorliegenden Fall, in dem die Feststellung sehr schwierig, bzw. unmöglich ist. Insoweit ist der Entscheidung auch zuzustimmen: Ein Ort der sehr schwer oder unmöglich festgestellt werden kann eignet sich nicht als Anknüpfungspunkt für einen Gerichtsstand.

Bei Sachverhalten, bei denen der Handlungsort aber mit vertretbarer Anstrengung feststellbar ist, sollte dem Kläger jedoch die grundsätzliche Wahlmöglichkeit des Deliktsrechts erhalten bleiben und ihm entsprechend ein Gerichtsstand am Handlungsort eröffnet sein.

(2) Bestimmung des Erfolgsorts

Im Hinblick auf die Bestimmung des Erfolgsorts bei Seetransportschäden im Verhältnis zu nicht im Konnossement genannten tatsächlichen Verfrachtern setzt *Hartley* die *Splithoff's*-Entscheidung in einen Gesamtkontext zum System der EuGH-Rechtsprechung zum internationalen Deliktsprozessrecht.⁴⁶³ Das Abstellen in diesen Fällen auf den Erstauslieferungsort als Erfüllungsort sei nichts Anderes, als die Korrektur der vom EuGH etablierten Regel, dass alle Klagen, bei denen eine Schadenshaftung des Beklagten geltend gemacht wird und die nicht an einen „Vertrag“ im Sinne des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO anknüpfen als aus „unerlaubter Handlung gemäß Art. 5 Nr. 3 EuGVVO einzuordnen seien.“⁴⁶⁴ Um das unangenehme Resultat einer strikten Anwendung dieser von *Hartley* als willkürlich bezeichneten Abgrenzung zwischen Delikt und Vertrag – nämlich Probleme bei der Bestimmung des Erfolgsorts bei einem Geschehen und Schadenseintritt auf (Hoher) See – zu vermeiden, bediene sich der EuGH einer weiteren ebenso willkürlichen Ausnahmeregelung. Indem der EuGH den Erstauslieferungsort als Erfolgsort bei Transportschäden im Verhältnis zum tatsächlichen Verfrachter benennt, korrigiere der EuGH lediglich die durch seine eigene Rechtsprechung bedingte unzureichende Abgrenzung zwischen Vertrag und Delikt in der EuGVVO und entferne sich weit vom tatsächlichen Wortlaut des Gesetzes.⁴⁶⁵ Im Ergebnis gelangt der EuGH mittels dieser Ausnahmeregelung zu einem Ergebnis, welches in den meisten Fällen einer vertraglichen Qualifikation entspricht.⁴⁶⁶

Es stellt sich die Frage, ob eine solche Ausnahmeregelung überhaupt erforderlich ist. Ebenso wie beim Handlungsort hängt es vom konkreten Sachverhalt ab, ob die Bestimmung des tatsächlichen Erfolgsorts möglich ist. Kann der Ort des primären Schadenseintritts auf dem Meer konkret bestimmt werden, ist ein Ausweichen auf den Erstauslieferungsort nicht erforderlich, um den Wertungen und Zielen der EuGVVO genüge zu tun. Der Erfolgsort liegt dann in eben dem Staat, dem die jeweilige maritime Zone völkerrechtlich zugeordnet ist oder – auf Hoher See – im Flaggenstaat des Schiffes.

⁴⁶³ *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (92).

⁴⁶⁴ *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (92).

⁴⁶⁵ *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (92); vgl. auch *Briggs*, LMCLQ (1999), 333 (334).

⁴⁶⁶ *Hartley*, E.L.Rev. 25 (2000), 89 (92).

Nur soweit eine Bestimmung nach den Gegebenheiten des Sachverhalts nicht möglich ist oder eine Vielzahl von Gerichtsständen eröffnen würde, muss nach einem alternativen Anknüpfungsort gesucht werden. Dies geschieht aber erst auf einer zweiten, subsidiären Stufe. Auf dieser zweiten Stufe ist schließlich der Erstauslieferungsort die beste der zur Verfügung stehenden Optionen. Er weist – im Vergleich mit dem Ort der Feststellung des Schadens und des Ortes der bestimmungsgemäßen Endauslieferung – regelmäßig die engste Beziehung zum Ausgangsstreit auf, sodass eine Zuständigkeit der Gerichte am Ort, an dem der tatsächliche Verfrachter die Ware auszuliefern hatte (Erstauslieferungsort), aus Gründen der geordneten Rechtspflege und einer sachgerechten Gestaltung des Prozesses gerechtfertigt ist.⁴⁶⁷ Er berücksichtigt zudem die legitimen Interessen der Parteien in ausreichendem Maße. Insofern entspricht der Erstauslieferungsort von allen Optionen den Zielen des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO am ehesten.

V. Klagen gegen den im Konnossement genannten Kapitän

Neben der Frage der Qualifikation von Ansprüchen aus Seetransportschäden gegenüber einem im Konnossement nicht genannten Unterverfrachter stellt sich weiter die Frage, ob auch der Kapitän für Seetransportschäden haftet und wie eine solche Haftung zu qualifizieren wäre. So war auch in dem der *Spliethoff's*-Entscheidung des EuGH zugrunde liegenden Verfahren neben dem tatsächlichen Unterverfrachter der im Konnossement genannte Kapitän des den Transport durchführenden Schiffes Beklagter und sollte für die entstandenen Seetransportschäden in Anspruch genommen werden.⁴⁶⁸

Der Kapitän ist zwar im Konnossement genannte Partei und Vertreter des Verfrachters, er übernimmt aber keine eigene Verpflichtung gegenüber dem Ladungsempfänger.⁴⁶⁹ Er unterliegt lediglich einer gesetzlichen Mithaftung des Kapitäns für Vertragsverletzungen des Verfrachters.⁴⁷⁰ Diese gesetzliche Mithaftung kann sich nur aus dem nationalen (z.B. § 511 f. HGB) materiellen Recht ergeben.⁴⁷¹ Auch in den Visby-Regeln ist eine etwaige Mithaftung nicht ausgestaltet.⁴⁷² Schließlich existiert im Verhältnis Kapitän zu Empfänger oder Befrachter keine andere vertragliche Verbindung, auf die das Konnossement zurückgeführt werden kann. Der Kapitän ist weder Partei des Frachtvertrag noch des Konnossementbegebungsvertrags.⁴⁷³ Seine einzige vertragliche Verbindung besteht im Rahmen seines Arbeitsvertrags im Verhältnis zum Verfrachter bzw. Reeder.

⁴⁶⁷ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6546 Rn. 36).

⁴⁶⁸ EuGH v. 27. Oktober 1998, Rs. C-51/97 – *Réunion européenne/Spliethoff's Bevrachtungskantoor* – Slg. 1998 I, 6511 (6539 Rn. 9 ff.).

⁴⁶⁹ Koch, IPRax 2000, 186 (187); Martiny, in: FS Geimer, 641 (660).

⁴⁷⁰ Koch, IPRax 2000, 186 f.; Martiny, in: FS Geimer, 641 (661).

⁴⁷¹ Herber, Seehandelsrecht, S. 157; Koch, IPRax 2000, 186 (187).

⁴⁷² Koch, IPRax 2000, 186 (187).

⁴⁷³ Vgl. Dietze/Schnichels, EuZW 1999, 549 (550).

Es fehlt im Ergebnis an einer freiwilligen vertraglichen Verbindung zwischen Empfänger und Kapitän.⁴⁷⁴ Eine vertragliche Qualifikation der Streitigkeit scheidet, ebenso wie beim Unterverfrachter, aus.⁴⁷⁵ Demnach sind auch die Ansprüche gegen den Kapitän wegen Seetransportschäden als außervertragliche Ansprüche zu qualifizieren. Die Ausführungen zu den deliktischen Ansprüchen bei Seetransportschäden im Verhältnis Empfänger zu nicht im Konnossement genanntem Verfrachter gelten daher für den Kapitän entsprechend.

VI. Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen (Art. 23)

Konnossemente enthalten regelmäßig Gerichtsstandsvereinbarungen.⁴⁷⁶ Dagegen findet sich in der Praxis im zugrunde liegenden Frachtvertrag meist keine Gerichtsstandsvereinbarung.⁴⁷⁷ Entsprechend konzentriert sich der folgende Abschnitt auf Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen unter der EuGVVO, insbesondere die Regelungen des bezüglich Gerichtsstandsvereinbarungen einschlägigen Art. 23 EuGVVO.

Wohl am häufigsten wird bei Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen die Zuständigkeit englischer Gerichte (London) vereinbart.⁴⁷⁸ Ebenso wie alle anderen in einem EuGVVO-Mitgliedstaat gelegenen Gerichte, haben die Londoner Gerichte bei grenzüberschreitenden Sachverhalten die Regelungen der EuGVVO im Hinblick auf Gerichtsstandsvereinbarungen zu berücksichtigen. Die Regelungen des Art. 23 EuGVVO genießen Vorrang vor den Regelungen zur Wirksamkeit von Gerichtsstandsvereinbarungen in den autonomen nationalen Prozessordnungen der EuGVVO-Staaten, soweit der Anwendungsbereich der EuGVVO eröffnet ist.⁴⁷⁹ Entsprechend hoch ist auch die Relevanz der in Art. 23 EuGVVO niedergelegten Regelungen für Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen.

1. Kein Vorrang des GerichtsstandsvereinbarungsÜ

Die EU erwägt den Beitritt zum Übereinkommen über Gerichtsstandsvereinbarungen (GerichtsstandsvereinbarungsÜ), welches am 30. Juni 2005 im Rahmen der Haager Konferenz für internationales Privatrecht geschlossen wurde.⁴⁸⁰ Das

⁴⁷⁴ *Martiny*, in: FS Geimer, 641 (661).

⁴⁷⁵ Vgl. *Dietze/Schnichels*, EuZW 1999, 549 (550).

⁴⁷⁶ *Magnus/Mankowski-Magnus*, Art. 23 Rn. 126; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 232; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 133; *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransportrecht, S. 147; *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 163; *Wilson*, Carriage of Goods by Sea, S. 307.

⁴⁷⁷ Vgl. *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 163.

⁴⁷⁸ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 436.

⁴⁷⁹ Vgl. *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 233 ff.; allgemein zum Vorrang der EuGVVO siehe 2. Teil § 1.

⁴⁸⁰ Vorschlag der Kommission vom 5. September 2008 für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Übereinkommens über Gerichtsstandsvereinbarungen

Übereinkommen wäre nach Art. 1 Abs. 1 GerichtsstandsvereinbarungsÜ grundsätzlich bei internationalen Sachverhalten auf ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarungen anzuwenden, die in Zivil- oder Handelssachen geschlossen werden. Es stellt sich deshalb die Frage, ob dieses dann vorrangig bei Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen anzuwenden wäre.⁴⁸¹ Allerdings sieht das GerichtsstandsvereinbarungsÜ in Art. 2 Abs. 2 lit. f eine Ausnahme aus seinem Anwendungsbereich für „die Beförderung von Reisenden und Gütern“ vor. Für den Bereich des Seetransportrechts kommt es deshalb zu keinem Konflikt zwischen GerichtsstandsvereinbarungsÜ und EuGVVO. Es bleibt bei der grundsätzlichen Anwendung des Regimes des Art. 23 EuGVVO.

Auch für die Bereiche des Seearbeitsrechts, (Art. 2 Abs. 1 lit. a GerichtsstandsvereinbarungsÜ), der Meeresverschmutzungen, der Beschränkungen der Haftung für Seeforderungen, Berg- und Notschleppdienste (Art. 2 Abs. 2 lit. g GerichtsstandsvereinbarungsÜ) sowie für die Gültigkeit von Eintragungen in öffentliche Register wie Schiffsregister (Art. 2 Abs. 2 lit. p GerichtsstandsvereinbarungsÜ) besteht eine Ausnahme vom Anwendungsbereich. Das GerichtsstandsvereinbarungsÜ wird daher keine große Bedeutung für das Seeprivatrecht erlangen.

2. Verhältnis zwischen Art. 23 und HambR sowie Visby-Regeln

Der Seefrachtverkehr im Allgemeinen und Konnossemente im Besonderen sind zwar Gegenstand internationaler Übereinkommen wie den bereits erwähnten HambR und Visby-Regeln. Jedoch ist der Seefrachtverkehr deswegen nicht grundsätzlich vom sachlichen Anwendungsbereich des Art. 23 EuGVVO ausgeschlossen.⁴⁸² Allerdings ist darauf einzugehen, ob Prorogationsverbote in völkerrechtlichen Verträgen und Konventionen als *leges speciales* einen Vorrang gegenüber Art. 23 EuGVVO gemäß Art. 71 Abs. 1 EuGVVO haben.⁴⁸³

Wie schon beim Seefrachtvertrag könnten auch im Hinblick auf Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen die HambR oder Visby-Regeln aufgrund eines Anwendungsvorrangs nach Art. 71 EuGVVO Wirkung entfalten.⁴⁸⁴ Die theoretische Bedeutung des Art. 21 HambR für Gerichtsstandsvereinbarungen wurde bereits oben im 3. Teil § 1 B. I. erläutert. Hinzuweisen ist dabei insbesondere auf Art. 21 Abs. 5 HambR, wonach eine ausschließliche Zuständigkeitsvereinbarung erst nach Entstehung der Streitigkeit zulässig wäre.⁴⁸⁵ Mangels Geltung der HambR sowohl

durch die Europäische Gemeinschaft, KOM(2008) 538 endgültig; mit Text des Übereinkommens im Anhang; vgl. *Mansel/Thorn/Wagner*, IPRax 2009, 1 (11).

⁴⁸¹ Siehe 2. Teil § 3; vgl. dazu auch Art. 26 GerichtsstandsvereinbarungsÜ.

⁴⁸² Vgl. Schlussantrag des Generalanwalts Léger zu EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1607).

⁴⁸³ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 12b; vgl. auch Stöve, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 166.

⁴⁸⁴ Vgl. 3. Teil § 1 B.

⁴⁸⁵ Vgl. *Jungermann*, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 218; *Samtleben*, RabelsZ 59 (1995), 670 (707); *Stöve*, Gerichtsstandsver-

in den EuGVVO-Staaten (mit Ausnahme von Österreich, Ungarn und Rumänien) als auch weltweit (keine der bedeutenden Handels- und Schifffahrtsmächte hat sie ratifiziert) ist die praktische Bedeutung des Art. 21 HambR für die Anwendung des Art. 23 EuGVVO aber gering.⁴⁸⁶

Die Visby-Regeln wiederum befassen sich nicht direkt mit Gerichtsstandsklauseln. Es könnten sich aber mittelbar Konsequenzen ableiten lassen.⁴⁸⁷ So ergibt sich aus Art. III Abs. 8 Visby-Regeln, dass eine Klausel oder Vereinbarung, die die Mindesthaftung des Verfrachters nach diesen Regeln unterläuft, nichtig ist. Für Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten von Gerichten in den EuGVVO-Staaten bleibt die Vorgabe des Art. III Abs. 8 Visby-Regeln jedoch praktisch bedeutungslos. Alle EuGVVO-Staaten wahren die durch die Haager-Regeln etablierten Standards, da sie entweder die Haager- bzw. Visby-Regeln ratifiziert, oder in ihr autonomes Recht eingearbeitet haben.⁴⁸⁸ Die Haftungsstandards sind unter den EuGVVO-Staaten damit weitgehend vereinheitlicht.⁴⁸⁹ Da nach Art. 23 EuGVVO aber nur die Zuständigkeit eines Gerichts in einem EuGVVO-Staat prorogiert werden kann, wird es nie dazu kommen, dass Haftungsstandards unterlaufen werden.⁴⁹⁰ Im Hinblick auf Art. 23 EuGVVO ergeben sich demnach aus den Visby-Regeln grundsätzlich keine vorrangig nach Art. 71 EuGVVO zu beachtenden Zuständigkeitsregelungen.⁴⁹¹

3. Anwendungsbereich und Prorogationsfreiheit

Grundsätzlich ist der Anwendungsbereich des Art. 23 EuGVVO nach seinem Wortlaut eröffnet, wenn gemäß Abs. 1 S. 1 mindestens eine der Parteien der Gerichtsstandsvereinbarung ihren Wohnsitz in einem EuGVVO-Staat hat und die Parteien ein in einem Mitgliedstaat gelegenes Gericht wählen.⁴⁹² Insoweit ist

einbarungen nach Handelsbrauch, S. 166; *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1920.

⁴⁸⁶ Siehe 3. Teil § 1 B. I.; vgl. *Jungermann*, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 218; *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 167.

⁴⁸⁷ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 12b; *Solaguren*, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, 119.

⁴⁸⁸ *Kropholler*, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 528 Rn. 887; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 285; 291; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 139; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 12b; *Reithmann/Martiny-Hausmann*, Rn. 6394.

⁴⁸⁹ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 291.

⁴⁹⁰ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 12b.

⁴⁹¹ Vgl. *Jungermann*, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 219; *Kropholler*, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 528 Rn. 887.

⁴⁹² EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9372 f. Rn. 17 ff.); *Audit/Bermann*, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, 55 (73 f.); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583); *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 2 ff.

Art. 23 eine Ausnahme zu den Erfordernissen des Art. 2 EuGVVO.⁴⁹³ Daneben bleibt im Hinblick auf den sachlichen Anwendungsbereich aber auch Art. 1 Abs. 1 S.1 EuGVVO beachtlich, der das Regime EuGVVO generell nur für Zivil- und Handelssachen eröffnet.⁴⁹⁴ Auch muss der zugrunde liegende Vertrag Bezüge zu mindestens zwei Staaten aufweisen, die sich sowohl aus dem Sachverhalt wie aus den Personen der Parteien ergeben können.⁴⁹⁵ Reine Binnensachverhalte werden entsprechend nicht erfasst.⁴⁹⁶

Noch umstritten ist, ob neben den aus dem Wortlaut direkt ersichtlichen Voraussetzungen noch ein weiterer Bezug zum EuGVVO-Gebiet als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal notwendig ist.⁴⁹⁷ Zwar haben die Gerichte einzelner EuGVVO-Staaten in ihrer Rechtsprechung zu Art. 17 EuGVÜ – der Vorgängernorm des Art. 23 EuGVVO – entgegen dem klaren Wortlaut der Norm einen solchen Bezug gefordert.⁴⁹⁸ Die Rechtsprechung des EuGH zu Art. 2 EuGVVO tendiert jedoch deutlich gegen eine solche Reduktionslehre insgesamt.⁴⁹⁹ Es wäre widersprüchlich, einen weiteren Bezug zu einem anderen EuGVVO-Staat für die Anwendung des Art. 23 EuGVVO zu fordern, aber für den allgemeinen Anwendungsbereich der EuGVVO nach Art. 2 EuGVVO zu verneinen.⁵⁰⁰ Ein Verzicht auf ein weiteres ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal sorgt für Zuständigkeitsklarheit, indem es unnötige Unsicherheiten vermeidet und fördert den Hauptzweck der EuGVVO, also die Vereinheitlichung der Gerichtsstände.⁵⁰¹

⁴⁹³ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 2

⁴⁹⁴ Siehe 2. Teil § 1.

⁴⁹⁵ Vgl. Mankowski, TranspR 2008, 67 (67); kritisch unter Verweis auf den Wortlaut von Art. 23 aus dem sich kein Erfordernis eines Auslandsbezug ergäbe Audit/Bermann, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, 55 (77).

⁴⁹⁶ Wannemacher, Die Außenkompetenzen der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts, S. 82 ff.

⁴⁹⁷ Heinze/Dutta, IPRax 2005, 224 (228); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 4 f.; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 234 ff.; Wannemacher, Die Außenkompetenzen der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts, S. 86 ff.

⁴⁹⁸ Cassaz v. 30. Dezember 1998, Riv dir int priv proc 1999, 1012 (1015); östOGH v. 23. Februar 1998, JBl 1998, 726 (727 f.); BGH v. 20. Januar 1986, NJW 1986, 1438 (1439); BGH v. 14. November 1991, WM 1992, 87 (88), BGH v. 21. November 1996, BGHZ, 134, 127 (133); OLG Saarbrücken, NJW 2000, 670 (670); vgl. eingehend Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 236 ff.

⁴⁹⁹ Vgl. EuGH v. 13. Juli 2000, C-412/98 – Group Josi Reinsurance/Universal General Insurance – Slg. 2000 I, 5925 (5954 Rn. 41 f.); Audit/Bermann, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, 55 (65 f.); Heinze/Dutta, IPRax 2005, 224 (228); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 5; Wannemacher, Die Außenkompetenzen der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts, S. 93 f.; siehe 2. Teil § 4.

⁵⁰⁰ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 5

⁵⁰¹ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 5; vgl. auch Gebauer, ZEuP 2001, 943 (953).

Darüber hinaus könnte sich ein systematisches Argument gegen einen notwendigen weiteren Bezug zum EuGVVO-Gebiet aus Art. 23 Abs. 3 EuGVVO ergeben. Danach kann selbst bei Gerichtsstandsvereinbarungen durch Parteien, von denen keine ihren Sitz in einem EuGVVO-Staat hat, ein Gericht in einem anderen EuGVVO-Staat solange nicht über die Streitigkeit entscheiden, bis das vereinbarte Gericht sich rechtskräftig für unzuständig erklärt hat. Aus der Sonderregelung des Art. 23 Abs. 3 EuGVVO könnte man folgern, dass dieser eine ausnahmsweise Erweiterung des Art. 23 EuGVVO auf Sachverhalte mit bloßem Drittstaatenbezug darstellt.⁵⁰² Im Gegenschluss könnte wiederum daraus folgen, dass Art. 23 Abs. 1 EuGVVO zwar keine Fälle mit bloßem Drittstaatenbezug erfasst, aber tatsächlich nur den Wohnsitz mindestens einer Partei in einem EuGVVO-Staat erfordert.⁵⁰³ Zu beachten ist allerdings, dass Abs. 3 lediglich den Derogationseffekt, nicht aber den Prorogationseffekt regelt. Deshalb ist der Rückschluss aus Abs. 3 auf Abs. 1 weder zwingend noch für sich allein hinreichend aussagekräftig.⁵⁰⁴ In einer Gesamtschau mit der bereits erläuterten Rechtsprechung des EuGH zu Art. 2 EuGVVO und der damit beabsichtigten Förderung einer Zuständigkeitsvereinheitlichung und Gerichtsstandsklarheit, kann das systematische Argument aus Abs. 3 aber zumindest bestätigend herangezogen werden.

Festzuhalten bleibt, dass es keine spezifischen Gründe gibt, die einen weiteren Bezug zu einem EuGVVO-Staat notwendig erscheinen lassen und eine Auslegung gegen den klaren Wortlaut der Norm rechtfertigen. Im Ergebnis ist deshalb ein weiteres ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal in Bezug auf den Anwendungsbeereich des Art. 23 EuGVVO abzulehnen.⁵⁰⁵

Die Parteien sind in ihrer Prorogationsfreiheit über die Vorgaben des Art. 23 EuGVVO hinaus nicht eingeschränkt. Die Streitsache muss keinen bestimmten Zusammenhang mit dem vereinbarten Gerichtsstand aufweisen und es findet keine Prüfung der Angemessenheit der Klausel oder der Billigkeit der Motivation des Verwenders statt, eine Inhaltskontrolle von Prorogationen ist abzulehnen.⁵⁰⁶ Die EuGVVO kennt auch keine *forum non conveniens*-Korrektur.⁵⁰⁷ Eine solche Korrektur verbietet sich schon wegen des hohen Stellenwerts der Vorhersehbarkeit

⁵⁰² Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 237.

⁵⁰³ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 237.

⁵⁰⁴ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 237.

⁵⁰⁵ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 5; Schulz, Hanse Law Review 2005, 148 (161).

⁵⁰⁶ Vgl. EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumpp* – Slg. 1999 I, 1597 (1655 f. Rn. 47 ff.); Girsberger, IPRax 2000, 87 (90 f.); Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 242; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 137.

⁵⁰⁷ Girsberger, IPRax 2000, 87 (91); Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 242; Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 114 Rn. 3.138; Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 12d; zur allgemeinen Verbreitung und Anwendung der *forum non conveniens* Doktrin bei Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen nach den nationalen Rechten weltweit siehe umfassend aber veraltet Hoffmeyer, Die Gerichtswahlklausel im Konnossement, S. 4-133.

des Gerichtsstands, also der Gerichtsstandsklarheit als Ausprägung der Rechtssicherheit, für die Parteien in der Praxis.⁵⁰⁸

4. Geltung zwischen ursprünglichen Parteien

Die ursprünglichen Parteien des Konnossementsverhältnisses sind zunächst der Befrachter auf der einen und der Verfrachter auf der anderen Seite.⁵⁰⁹ Statt des Befrachters kann aber auch der Empfänger originär Ansprüche aus dem Konnossement gegen den darin genannten Verfrachter erlangen.⁵¹⁰ Der im Konnossement benannte Empfänger (als erster Nehmer) ist dann – nach Maßgabe des Konnossementsstatuts – begünstigter Dritter und insoweit unmittelbar an die Gerichtsstandsklausel unter den Voraussetzungen des Art. 23 EuGVVO gebunden.⁵¹¹ Er ist Teilnehmer des ursprünglichen Konnossementsverhältnisses.⁵¹² Entgegen der Rechtsprechung einiger französischen Gerichte,⁵¹³ ist es dabei nicht notwendig, dass der Drittberechtigte der Gerichtsstandsklausel zustimmt.⁵¹⁴ Ein solches Erfordernis würde den Anforderungen des internationalen Handels nach einer leichten und schnellen Handelbarkeit des Konnossements nicht genügen und widerspricht der Rechtsprechung des EuGH.⁵¹⁵

Zunächst werden die Voraussetzungen der Wirksamkeit von Gerichtsstandsklauseln nach Art. 23 EuGVVO im Verhältnis dieser ursprünglichen Parteien

⁵⁰⁸ Vgl. *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 117 Rn. 4.37; S. 134 f. Rn. 5.41; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 160 f.

⁵⁰⁹ Ausführlich zur konkreten Bestimmung der ursprünglichen Parteien mit Verweis auf und Erläuterung des Konnossementsstatuts *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 243 ff.

⁵¹⁰ *Herber*, TranspR 2004, 410 (411); *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 54.

⁵¹¹ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 280; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 54; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 138.

⁵¹² *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 54.

⁵¹³ Cass com v. 26 Mai 1992 – *Cie Royal Nederland Verzekeringen* –, Rev crit 1992, 703 (705); Cass com v. 10. Januar 1995 – *G.I.E. Réunion européenne* –, Rev crit 1995, 610 (610); Cass com v. 4. April 1995 – *Soc. Riunione Adriatica* –, Rev crit 1995, 611 (611); Cass com v. 15. November 1994 – *Isla de La Plata* –, DMF 1995, 357 (357); Cass com v. 16. Januar 1996 – *Chang Ping* –, DMF 1996, 393 (394); CA Caen v. 20. März 1997 – *WesWetsfield* –, DMF 1997, 714 (716); CA Rouen v. 5 April 2001 – *The Transvaal* –, DMF 2001, 1038 (1038 f). Dagegen richtig CA Paris v. 29. November 2000 – *The Nuevo Leon* –, DMF 2001, 684 (684); Cass com v. 4. März 2003 – *Soc. Hapag Lloyd Container Linie GmbH* –, Rev crit 2003, 285 (286 f.); CA Rouen v. 23 Juni 2005 – *The M/V Johnny* –, DMF 2006, 27 (27); vgl. *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1985.

⁵¹⁴ *Magnus/Mankowski-Magnus*, Art. 23 Rn. 126; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 54a; *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1985.

⁵¹⁵ Vgl. EuGH v. 19. Juni 1984, Rs. 71/83 – *Partenreederei MS „Tilly Russ“/Nova* – Slg. 1984 I, 2417 (2435 Rn. 24f.); EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumpy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 41); EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9374 Rn. 23); *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 54a

untersucht. Danach wird auf eine mögliche Wirksamkeit und deren Voraussetzungen gegenüber nicht im Konnossement benannte Dritthinhaber eingegangen.

a) Form und Handelsbrauch

Art. 23 EuGVVO stellt in Abs. 1 S. 3 lit. a-c besondere Anforderungen an die Form von Gerichtsstandsvereinbarungen. Diese autonomen Regelungen sind abschließend. Die Gerichte in den EuGVVO-Staaten dürfen im Anwendungsbereich der EuGVVO keine weiteren Formvorschriften etablieren und deren Erfüllung verlangen.⁵¹⁶

Der Idealfall des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. a EuGVVO ist die beiderseitige schriftliche Vereinbarung oder eine mündliche Vereinbarung, die dann schriftlich bestätigt wird. Eine Vereinbarung durch Korrespondenz oder auch mündlich ist also grundsätzlich unter dem Regime der EuGVVO möglich.⁵¹⁷ Demnach ist eine Gerichtsstandsklausel zwischen Verfrachter und Befrachter jedenfalls dann wirksam vereinbart, wenn beide sich über die Konnossementbedingungen inklusive der Gerichtsstandsklausel schriftlich geeinigt haben, oder wenn die Klausel Gegenstand einer früheren (mündlichen) Vereinbarung war, die später schriftlich bestätigt wurde.⁵¹⁸ Die Form wäre auch gewahrt, wenn die Gerichtsstandsklausel gemäß Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. b EuGVVO den zwischen den beiden Parteien konkret bestehenden Gepflogenheiten entspricht, also die Konnossementsbedingungen im Rahmen laufender Geschäftsbeziehungen vereinbart wurden.⁵¹⁹

In der Praxis werden Konnossemente aber meist einseitig vom Verfrachter ausgestellt.⁵²⁰ Dieser nutzt die Ausstellung des Konnossements, um seine AGB einschließlich einer Gerichtsstandsklausel einzubeziehen, indem er sie entweder auf der Rückseite abdruckt (*long form*) oder auf ein anderes Dokument verweist (*short form*).⁵²¹ Diese Klauseln werden dabei regelmäßig nicht zwischen Verfrachter und

⁵¹⁶ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1652 Rn. 34); *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (90); vgl. *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 101 f.

⁵¹⁷ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 436; *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1921 ff.

⁵¹⁸ EuGH v. 19. Juni 1984, Rs. 71/83 – *Partenreederei MS „Tilly Russ“/Nova* – Slg. 1984 I, 2417 (2433 Rn. 34); *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 162; zum Konnossement als schriftliche Bestätigung einer vorangegangenen mündlichen Abrede *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 251 f.; *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1921 ff.

⁵¹⁹ Cassaz v. 11. Juni 2001, Dir mar 104 (2002), 1297 (1299 ff.); Rb Rotterdam v. 15. Januar 2003, NIPR 2003, Nr. 215, 325 (327); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 253; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 27; *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 162; *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 102.

⁵²⁰ *Kropholler*, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 527 Rn. 885; *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 63; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 250; *Staehelein*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 85 f.

⁵²¹ *Staehelein*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 86.

Befrachter diskutiert oder gar individuell ausgehandelt.⁵²² In der Praxis erhält dann meist der Ablader den Konnossementvordruck vom Verfrachter ausgehändigt. Der Ablader füllt das Dokument aus und kann bei dieser Gelegenheit Kenntnis von der Gerichtsstandsklausel nehmen. Der Verfrachter bestätigt schließlich den Empfang der aufgeführten Transportgüter und händigt das Konnossement dem Ablader aus.⁵²³ Der Befrachter unterzeichnet also regelmäßig nicht das Konnossement⁵²⁴ und damit auch nicht die Gerichtsstandsklausel.⁵²⁵ Es fehlt insoweit an einer beiderseitigen Schriftlichkeit. Daher stellt sich die Frage, ob auch in dieser Weise zustande gekommene Gerichtsstandsklauseln den Formerfordernissen des Art. 23 Abs. 1 EuGVVO genügen, also im Verhältnis zum Befrachter als wirksam anzusehen sind.

aa) Erleichterung des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c

Um dem Bedürfnis des internationalen Handelsverkehrs nach Schnelligkeit und Einfachheit Rechnung zu tragen, werden die strengen Formvorschriften des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. a EuGVVO durch Abs. 1 S. 3 lit. c in bestimmten Fällen aufgeweicht.⁵²⁶ Demnach kann eine Gerichtsstandsvereinbarung auch dann wirksam geschlossen werden, wenn die Form der Vereinbarung dem internationalen Handelsbrauch unter Kaufleuten entspricht und die Parteien diesen Handelsbrauch kennen oder kennen mussten.⁵²⁷ So kann nach Handelsbrauch auch das Schweigen auf eine schriftliche Bestätigung, die einen neuen Hinweis auf die AGB des Bestätigenden einschließlich einer Gerichtsstandsvereinbarung enthält, zu einer wirksamen Prorogation führen.⁵²⁸ Nach der Rechtsprechung des EuGH genügt dabei z.B. auch ein vorgedruckter Hinweis in einem kaufmännischen Bestätigungsschreiben, soweit dies dem Handelsbrauch entspricht.⁵²⁹

Ob für den konkreten Sachverhalt, also ein bestimmtes Handelsgeschäft eines bestimmten Geschäftszweigs zwischen bestimmten Parteien, ein Handelsbrauch

⁵²² *Staehelin*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 86.

⁵²³ *Staehelin*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 88.

⁵²⁴ Tatsächlich gibt es in der Praxis vereinzelte Fälle, in denen der Befrachter das Konnossement ausnahmsweise unterzeichnet, vgl. EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1641 Rn. 8); *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (88).

⁵²⁵ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (88).

⁵²⁶ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 28.

⁵²⁷ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 436; *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 162; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 28.

⁵²⁸ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (88); *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 35.

⁵²⁹ Vgl. EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (938 f. Rn. 13 ff.); *Haß*, EuZW 1999, 441 (444).

besteht, ist dabei durch das angerufene nationale Gericht zu beurteilen.⁵³⁰ Der EuGH nimmt demnach keine positive, vollständige und autonome Bestimmung des Begriffes „internationaler Handelsbrauch“ vor.⁵³¹ Stattdessen etabliert der EuGH bestimmte Kriterien, welche Indizwirkung für die nationalen Gerichte haben sollen. So sei von einem Handelsbrauch auszugehen, wenn in einem Geschäftszweig die dort tätigen Kaufleute bei Abschluss einer bestimmten Art von Verträgen allgemein und regelmäßig ein bestimmtes Verhalten befolgen.⁵³² Ein solches Verhalten braucht aber nicht in allen Vertragsstaaten regelmäßig gegeben zu sein.⁵³³ Allerdings kann es als Indiz für das Bestehen eines Handelsbrauchs angesehen werden, wenn eine Praxis allgemein und regelmäßig von Kaufleuten derjenigen Länder befolgt wird, die in dem betreffenden Geschäftszweig des internationalen Handels eine führende Stellung einnehmen.⁵³⁴ Insoweit stützt sich der EuGH wohl auf die allgemeine Auslegung des Art. 9 Abs. 2 UN-Kaufrecht,⁵³⁵ an den auch die Neuformulierung des Art. 17 EuGVÜ und jetzt Art. 23 EuGVVO angelehnt ist.⁵³⁶

Subjektiv ist dabei nicht die positive Kenntnis der Parteien bezüglich des Handelsbrauchs erforderlich. Es reicht vielmehr aus, wenn die in einem bestimmten Geschäftszweig tätigen Teilnehmer am internationalen Handelsverkehr diesen kennen müssen. Davon ist auszugehen, wenn ein bestimmtes Verhalten bei Vertragsschluss in der spezifischen Branche als ständige Übung anzusehen ist.⁵³⁷

⁵³⁰ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1649 Rn. 23); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (941 Rn. 21); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 55.

⁵³¹ Vgl. *Haß*, EuZW 1999, 441 (445).

⁵³² EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1650 Rn. 26); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (941 Rn. 23); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 55; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 32.

⁵³³ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1650 Rn. 27); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 55.

⁵³⁴ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1650 Rn. 27); *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89); *Haß*, EuZW 1999, 441 (445); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 55; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 33; *Staehelin*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 33 f., 68 ff.

⁵³⁵ Wiener Übereinkommen vom 11. April 1980 über Verträge über den internationalen Warenkauf, BGBl. 1989 II, 588.

⁵³⁶ *Almeida Cruz/Desantes Real/Jenard* Bericht, Abl.EG 1990 C 189/35 Rn. 26; Schlussantrag des Generalanwalts *Léger* zu EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1620); *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 283; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 31.

⁵³⁷ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 34.

Dann kann von dem Teilnehmer erwartet werden, dass er über die Gepflogenheiten der Branche informiert ist.⁵³⁸

bb) Konnossemente und Handelsbrauch

Die unwidersprochene Gerichtsstandsklausel im einseitig ausgestellten Konnossement erfüllt diese Voraussetzungen zur Annahme eines Handelsbrauchs.⁵³⁹ Sie wird in der Literatur gar als „Kathederbeispiel“ für eine Gerichtsstandsvereinbarung kraft Handelsbrauch angeführt.⁵⁴⁰ Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen sind nicht nur sehr häufig sondern auch derart international standardisiert, dass ihre Wirksamkeit im Verhältnis der ursprünglichen Parteien des Konnossementsverhältnisses der internationalen *lex mercatoria* zugerechnet werden kann.⁵⁴¹ Entsprechend ist davon auszugehen, dass ein im Seehandel tätiger Teilnehmer des internationalen Handelsverkehrs von dem regelmäßigen Vorhandensein von Gerichtsstandserklärungen in Konnossementen weiß.⁵⁴² Zwar hat der EuGH dies in seiner *Castelletti*-Entscheidung nicht explizit festgestellt, sondern entsprechend seiner etablierten Grundsätze den nationalen Gerichten zur Entscheidung überlassen.⁵⁴³ Wegen der großen Verbreitung und der internationalen Standardisierung werden die nationalen Gerichte jedoch nur selten zeitraubende und aufwendige Sachverständigengutachten über das Bestehen des Handelsbrauchs für Konnossemente benötigen. Die diesbezüglich in der Literatur geübte Kritik⁵⁴⁴ am EuGH ist deshalb unbegründet.⁵⁴⁵ Die einseitig vom Verfrachter gestellten Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen entsprechen nach diesen Grundsätzen im Verhältnis zwischen den ursprünglichen Parteien des Konnossements der handelsgebräuchlichen Form gemäß Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGV-

⁵³⁸ EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (941 Rn. 24); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 34.

⁵³⁹ BGH v. 15. Februar 2007, NJW 2007, 2036 (2037 f.); *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 137 Rn. 5.48; *Kropholler*, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 527 Rn. 885; Magnus/Mankowski-Magnus, Art. 23 Rn. 138; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 274 ff.; *Samtleben*, RabelsZ 59 (1995), 670 (707 f.); *Stahelin*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 89; *Stöve*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 165 f.; *von Werder*, TranspR 2005, 112 (113); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 36 mit Nachweisen der Rechtsprechung; vgl. auch *Almeida Cruz/Desantes Real/Jenard* Bericht, Abl.EG 1990 C 189/76 Rn. 57.

⁵⁴⁰ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 62.

⁵⁴¹ Vgl. *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89).

⁵⁴² Magnus/Mankowski-Magnus, Art. 23 Rn. 126; Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 36; *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 102.

⁵⁴³ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89); *Haß*, EuZW 1999, 441 (445).

⁵⁴⁴ So *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89); *Haß*, EuZW 1999, 441 (445).

⁵⁴⁵ Vgl. *Schlosser*, RIW 1984, 911 (913).

VO.⁵⁴⁶ Daher bedürfen Gerichtsstandsvereinbarungen in Konnossementen unter Kaufleuten nicht der beiderseitigen Schriftform im Sinne des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. a Var. 1. EuGVVO. Eine in einem einseitig vom Verfrachter ausgestellten Konnossement enthaltene Gerichtsstandsklausel ist im Verhältnis zum Befrachter wirksam.⁵⁴⁷

b) Konsensprinzip und Anforderungen an die Einigung

Neben der zu wählenden Form setzt Art. 23 Abs. 1 EuGVVO weiter voraus, dass zwischen den Parteien materiell eine Einigung (Konsens) über die Einbeziehung der Gerichtsstandsklausel besteht.⁵⁴⁸ Auch macht die in Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO vorgesehene Erleichterung im Hinblick auf Handelsbräuche die materielle Einigung nicht entbehrlich.⁵⁴⁹ Vielmehr bezieht sich lit. c lediglich auf die notwendige Form der Einigung. Dies ergibt sich klar aus dem Wortlaut der Norm („[...] in einer Form, die einem Handelsbrauch entspricht [...]“). Der Handelsbrauch betrifft daher primär die Frage der Form, aber nicht ohne weiteres auch die Frage der Einigung.⁵⁵⁰ Das Gericht muss demnach auch in Fällen, in denen die Form einem Handelsbrauch genügt, sicherstellen, dass ein Konsens der Parteien tatsächlich vorliegt. Nach den Ausführungen des EuGH in seiner *Castelletti*-Entscheidung ist es notwendig, eine entsprechenden Einigung festzustellen, um die schwächere Vertragspartei zu schützen.⁵⁵¹ Sie soll verhindern, dass Gerichtsstandsklauseln, die einseitig von der verhandlungsstärkeren Seite in den Vertrag eingefügt sind, unbemerkt bleiben.⁵⁵² Es muss daher ermittelt werden, welche Anforderungen an die erforderliche Willenseinigung zwischen den Parteien zu stellen sind.

⁵⁴⁶ Girsberger, IPRax 2000, 87 (88 ff.); Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 62; Reithmann/Martiny-Hausmann, Rn. 6464 mit weiteren Nachweisen in der EU-Rechtsprechung.

⁵⁴⁷ Kropholler, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 527 Rn. 885; Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 63.

⁵⁴⁸ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 39.

⁵⁴⁹ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 Rn. 19); Girsberger, IPRax 2000, 87 (89); Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 52; Mohs, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 28 f., 45; Staehelin, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 33 f., 40 f.

⁵⁵⁰ Girsberger, IPRax 2000, 87 (89); Staehelin, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas, S. 40 f.

⁵⁵¹ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 Rn. 19); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (940 Rn. 17); Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 52.

⁵⁵² Vgl. EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 Rn. 19); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (940 Rn. 17); Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 52.

Wohl vor dem Hintergrund der enormen praktischen Bedeutung und der damit einhergehenden Bekanntheit von Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen kann nach Ansicht des EuGH aber eine entsprechende Einigung vermutet werden, wenn in dem jeweiligen Geschäftszweig des internationalen Handelsverkehrs entsprechende Handelsbräuche bestehen, welche die Parteien kennen oder kennen müssen.⁵⁵³ Insbesondere sei bei früherem gleichförmigen Verhalten untereinander bzw. gegenüber anderen davon auszugehen, dass die Parteien den Handelsbrauch kannten, oder wenn im betreffenden Geschäftszweig ein bestimmtes Verhalten so bekannt ist, dass es als ständige Übung anzusehen ist.⁵⁵⁴

Der EuGH ersetzt demnach den positiven Nachweis der Einigung durch die Fiktion der Willensübereinkunft zwischen den ursprünglichen Parteien des Konnossementverhältnisses.⁵⁵⁵ Ist die Form nach Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO eingehalten, indiziert dies den Konsens.⁵⁵⁶ Dabei stützt sich der EuGH auf die Systematik des Art. 17 Abs. 1 EuGVÜ in der Fassung des Beitrittsübereinkommens von 1978, der insoweit dem heutigen Art. 23 Abs. 1 EuGVVO entspricht.⁵⁵⁷

Die vom EuGH angewandte Vermutungsregel lässt sich allerdings nicht dem Wortlaut des für die materielle Einigung maßgeblichen Art. 23 Abs. 1 EuGVVO entnehmen. Dieser spricht nur von „vereinbart“. Die Möglichkeit einer Vermutung einer solchen Vereinbarung findet im Wortlaut der Norm keinen Ausdruck. Allerdings lässt sich die Vermutung der materiellen Einigung im Rahmen des Handelsbrauchs durch Anerkennung von internationalen Handelsbräuchen bezüglich der Form, systematisch und teleologisch herleiten. Würde man für die materielle Einigung bei Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen den positiven Nachweis zweier hierauf gerichteter Willenserklärungen fordern, würde die Erleichterung des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO praktisch bedeutungslos. Es entspricht gerade dem internationalen Handelsbrauch, dass Konnossemente meist einseitig vom Verfrachter ausgestellt werden.⁵⁵⁸ Deshalb wird es regelmäßig auch keinen Nachweis einer diesbezüglichen Erklärung der Annahme der Gerichtsstandsklausel durch eine andere Partei geben. Der internationale Handelsbrauch geht aber von einer Wirksamkeit solchermaßen in einem Konnossement enthaltenen Gerichtsstandsklauseln aus, was den Parteien des Seefrachtverhältnisses auch

⁵⁵³ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 f. Rn. 20 f.); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (940 Rn. 19); *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89); *Haß*, EuZW 1999, 441 (444); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 52; *Reithmann/Martiny-Mankowski*, Rn. 6464.

⁵⁵⁴ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 43); *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89).

⁵⁵⁵ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89).

⁵⁵⁶ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 39.

⁵⁵⁷ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 Rn. 20); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (940 Rn. 19).

⁵⁵⁸ *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 63.

bekannt ist oder bekannt sein muss. In Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO erkennt der europäische Gesetzgeber aber die Bedeutung und die Besonderheiten des internationalen Handels und seiner Bräuche an.⁵⁵⁹ Die berechtigten Erwartungen der am internationalen Handel beteiligten Parteien sollen geschützt werden. Zudem kann von im internationalen Markt der Seeschifffahrt tätigen Kaufleuten erwartet werden, dass sie sich die Kenntnis der dort gültigen Gebräuche aneignen.⁵⁶⁰ Eine ausschließliche Berücksichtigung der Handelsbräuche bei der Form, aber nicht bei der materiellen Einigung würde zu kurz greifen, da mangels nachweisbarer positiv abgegebener Willenserklärungen von beiden Seiten Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen in der Praxis meist keine Wirkung hätten. Nur durch die Berücksichtigung der Erleichterung auch beim Zustandekommen der Einigung über eine Gerichtsstandsklausel kann den Gegebenheiten des internationalen Handels angemessen Rechnung getragen werden.⁵⁶¹

Der einzige verbleibende Kritikpunkt an der vom EuGH etablierten Vermutungsregel ist, dass sie faktisch zu einem Gleichlauf der materiellen und formellen Voraussetzungen von Gerichtsstandsklauseln bei Vorliegen eines Handelsbrauchs führt. Es wirkt deshalb künstlich und konstruiert, dass der EuGH in seinen diesbezüglichen Entscheidungen den Unterschied und die Abgrenzung von Einigung und Form derart betont.⁵⁶² An der Richtigkeit des Ergebnisses ändert diese Kritik aber nichts. Auch entspricht die Abgrenzung von Einigung und Form grundsätzlich dem Wortlaut und der Systematik des Art. 23 Abs. 1 EuGVVO und kann in Bezug auf lit. a und b durchaus bedeutsam sein.

Im Ergebnis ist deshalb bei Gerichtsstandsklauseln in seefrachtrechtlichen Konnossementen – ebenso wie bei der insoweit ähnlich gelagerten Problematik bei kaufmännischen Bestätigungsschreiben – die Einigung der Parteien über Prorogation oder Derogation eines Gerichtes grundsätzlich zu vermuten.⁵⁶³ Die Einführung einer solchen Vermutungsregel durch den EuGH wird dabei den Besonderheiten des Konnossements als ein wichtiges Dokument des Seefrachtrechts gerecht. Würde man starr auf einem nachgewiesenen Konsens zwischen den Parteien ohne Erleichterung und Einbeziehung der Gepflogenheiten des internationalen Handels beharren, würde die besondere Situation der Prorogation für Ansprüche aus einem Wertpapier verkennen.⁵⁶⁴ Das strikte Konsenserfordernis nach dem Wortlaut des Art. 23 Abs. 1 EuGVVO ist schlicht nicht für diese Art von Ansprüchen konzipiert.⁵⁶⁵

⁵⁵⁹ Kropholler, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 528 Rn. 886.

⁵⁶⁰ Girsberger, IPRax 2000, 87 (89); vgl. auch Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 58.

⁵⁶¹ Kropholler, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 528 Rn. 886.

⁵⁶² Siehe EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 Rn. 17 ff.); EuGH v. 20. Februar 1997, Rs. C-106/95 – *Mainschiffahrts-Genossenschaft/Les Gravières Rhénanes* – Slg. 1997 I, 911 (940 Rn. 17).

⁵⁶³ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1648 Rn. 20)

⁵⁶⁴ Vgl. Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 254.

⁵⁶⁵ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 254.

c) Bestimmtheit

In seiner *Coreck*-Entscheidung aus dem Jahr 2000 hatte sich der EuGH mit einer weiteren, bisher so nicht von ihm entschiedenen Frage im Hinblick auf die Wirksamkeit von in Konnossementen enthaltenen Gerichtsstandsklauseln zu beschäftigen.⁵⁶⁶ Das Konnossement enthielt im zugrunde liegenden Sachverhalt eine Gerichtsstandsklausel, die auf den Sitz des Verfrachters (*carrier's principle place of business*) abstellte, soweit in den weiteren Bedingungen des Konnossements nichts Anderes bestimmt war. Weiter enthielt das Konnossement eine sog. *Identity of Carrier*-Klausel,⁵⁶⁷ welche eine primäre Haftung des Schiffseigentümers festlegte.⁵⁶⁸ Solche Klauseln sind in der Praxis nicht ungewöhnlich. Vielmehr sind zumindest die *carrier's principal place of business*-Klauseln regelmäßig in Gerichtsstandsvereinbarungen enthalten.⁵⁶⁹

Dem Grunde nach geht es hierbei um eine Frage der hinreichenden Bestimmtheit der Gerichtsstandsklauseln. Soweit die Klauseln nicht die nötige Klarheit und Bestimmbarkeit aufweisen, könnte dies zur Unwirksamkeit der Gerichtsstandsklausel führen.

aa) Identity of Carrier- und Principle Place of Business-Klauseln

Diese Klauseln können, insbesondere wenn sie kombiniert sind, praktische Probleme aufwerfen. So erschweren sie in der Praxis die Identifizierung des Verfrachters.⁵⁷⁰ Durch die Verweisung auf den Schiffseigentümer in der *Identity of Carrier*-Klausel, der nicht notwendigerweise auch den Transport tatsächlich durchführt, ist der Sitz dieses stipulierten Verfrachters nicht unbedingt aus dem Konnossement selbst explizit erkennbar. Es stellt sich entsprechend die Frage, ob eine auf den *Carrier's Principal Place of Business* verweisende Gerichtsstandsklausel wirksam ist oder ob sie wegen der Schwierigkeiten bei der Bestimmung des Sitzes den Anforderungen des Art. 23 EuGVVO nicht genügt.

Zur Bestimmung dieses Sitzes setzt Art. 23 EuGVVO nach der Auslegung des EuGH für die Wirksamkeit einer Gerichtsstandsklausel lediglich voraus, dass die Bestimmung des zuständigen Gerichts anhand von objektiven Kriterien möglich ist.⁵⁷¹ Das zuständige Gericht muss sich aber nicht schon auf Grund des Wortlauts

⁵⁶⁶ EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337

⁵⁶⁷ Beispiel (Conline Bill Standard Form) mit Erläuterungen bei *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 1, S. 602 f.; vgl. auch *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 269 f.; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 156; *Steingröver*, Die Mithaftung des ausführenden Verfrachters im Seerecht, 20 ff.

⁵⁶⁸ EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9366 f. Rn. 5); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583).

⁵⁶⁹ *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 133; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56.

⁵⁷⁰ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 269; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56; *Steingröver*, Die Mithaftung des ausführenden Verfrachters im Seerecht, 20 ff.

⁵⁷¹ *Reithmann/Martiny-Hausmann*, Rn. 6483.

der Gerichtsstandsklausel bestimmen lassen. Es genügt die Nennung der zur Bestimmung nötigen objektiven Kriterien, also die *Bestimmbarkeit* des Gerichtsstandes.⁵⁷² Die Anforderungen des Art. 23 EuGVVO im Hinblick auf die Bestimmbarkeit sind deshalb erfüllt, wenn die Gerichtsstandsklausel mehrere Gerichtsstände zur Auswahl stellt, die Zuständigkeit der Gerichte im Flaggenstaat des den Transport durchführenden Schiffs vereinbart werden oder vor dem Gericht am Sitz einer der Vertragsparteien geklagt werden muss.⁵⁷³ Entsprechend war auch bei der der *Coreck*-Entscheidung zugrunde liegenden Gerichtsstandsklausel, welche auf den Hauptsitz des Verfrachters abstellt, eine objektive Bestimmung möglich.⁵⁷⁴ So lässt sich z.B. der Name des Reeders eines bestimmten Schiffes binnen kurzer Zeit mit Hilfe des Schiffsnamens in Lloyd's Register – einer allgemein bekannten und zugänglichen Quelle im Schiffsverkehr – ermitteln.⁵⁷⁵ Dass die Bestimmung insgesamt einen gewissen Aufwand bei der konkreten Lokalisierung des *Carrier's Principle Place of Business* erfordert, steht also der Wirksamkeit der Gerichtsstandsvereinbarung nicht entgegen, solange die Bestimmung nur objektiv möglich ist.⁵⁷⁶

Ein Folgeproblem stellt sich, wenn das Konnossement nicht nur eine *Identity of Carrier*-Klausel enthält, sondern auch eine ausdrückliche namentliche Benennung eines Verfrachters enthält und die Klausel mit dieser Benennung kollidiert.⁵⁷⁷ Zum einen könnte man erwägen, eine auf den Hauptsitz des Verfrachters abstellende Gerichtsstandsklausel wegen Perplexität als insgesamt unwirksam anzusehen.⁵⁷⁸ Wegen des Widerspruchs zwischen der in der *Identity of Carrier*-Klausel auf der einen und der ausdrücklichen Benennung eines Verfrachters auf der anderen Seite lässt sich keine Aussage über den Hauptsitz, an den die Gerichtsstandsklausel anknüpft, treffen. Die Sitze beider benannter Parteien könnten gleich geeignet sein.

Andererseits könnte man auch der ausdrücklichen namentlichen Benennung den Vorzug vor der *Identity of Carrier*-Klausel geben.⁵⁷⁹ Hierfür spricht, dass die

⁵⁷² EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9372 Rn. 15); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583); *Reithmann/Martiny-Hausmann*, Rn. 6483; *Tetley*, in: *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law*, 183 (196).

⁵⁷³ Vgl. *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583); *Mankowski*, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, S. 270 f.

⁵⁷⁴ EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9372 Rn. 15); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583).

⁵⁷⁵ *Mankowski*, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, S. 271.

⁵⁷⁶ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56; vgl. auch *Rabe*, *Seehandelsrecht*, Vor § 556 Rn. 155.

⁵⁷⁷ Vgl. *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56.

⁵⁷⁸ Vgl. *Rb Rotterdam v. 18. Juli 1996*, S&S 1996, 405 (405 f. Nr. 4.5 f.); *Rb Rotterdam v. 17. Januar 2002*, S&S 2002, 301 (301 Nr. 3.3 ff.); *Rb Amsterdam v. 24. Mai 2000*, S&S 2001, 95 (95 Nr. 5.4); *Cassaz v. 10. März 1998*, *Riv dir int priv proc* 2000, 506 (507).

⁵⁷⁹ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56; BGH v. 15. Februar 2007, NJW 2007, 2036 (2036 f.); zum entsprechenden Ergebnis durch Anwendung deutschen Rechts als Konnossementstatut auf die Frage nach der Wirksamkeit

ausdrückliche Benennung im Vergleich mit der *Identity of Carrier*-Klausel spezieller ist. Es handelt sich dabei um eine individuelle Regelung im spezifischen Konnossement und nicht lediglich um eine Standardformulierung im Vordruck. Deshalb ist es legitim, die allgemeine *Identity of Carrier*-Klausel als durch die spezielle und individuelle Benennung abbedungen anzusehen. Das Individuelle geht dem Generellen insoweit vor. Es wäre auch nicht sachgerecht, die Parteien auf die in Abwesenheit einer Gerichtsstandsklausel nach der EuGVVO zuständigen Gerichte zu verweisen, indem die Gerichtsstandsklausel völlig außer Acht gelassen wird.⁵⁸⁰ Die Parteien haben gerade durch die Vereinbarung einer Gerichtsstandsklausel zum Ausdruck gebracht, dass sie eben nicht eine Zuständigkeit nach dem allgemeinen Regime der EuGVVO wollen. Dem Willen der Parteien kann demnach am besten entsprochen werden, wenn eine Zuständigkeit am Hauptsitz derjenigen Partei auf Grund der Gerichtsstandsklausel angenommen wird, deren Benennung im Konnossement spezieller und spezifischer ist. Die Unwirksamkeit der Benennung eines von der Individualvereinbarung abweichenden Verfrachters in der *Identity of Carrier*-Klausel kann sich dabei auch schon direkt aus dem auf die *Identity of Carrier*-Klausel anwendbaren Recht ergeben.⁵⁸¹ Dieses richtet sich nach dem Konnossementstatut.⁵⁸² So hat auch der BGH unter Anwendung des deutschen materiellen Rechts auf die *Identity of Carrier*-Klausel entschieden, dass bei einer individual vertraglichen Festlegung der Person des Verfrachters eine anders lautende *Identity of Carrier*-Klausel unwirksam ist.⁵⁸³

bb) All Terms and Conditions as per Charter-Party-Klauseln

Eine weitere, gelegentlich in Konnossementen zu findende, Klausel wirft ebenfalls Probleme in Bezug auf eine wirksame Vereinbarung einer Gerichtsstandsklausel auf. Ein Konnossement kann einen generellen Verweis auf einen dem Frachtgeschäft zugrunde liegenden Chartervertrag (*charter party*) enthalten, wonach „*all terms and conditions as per charter party*“ Anwendung finden sollen.⁵⁸⁴ Enthält die *charter-party* wiederum eine Gerichtsstandsvereinbarung, stellt sich die Frage, ob ein solcher Verweis bestimmt genug ist und den Formerfordernissen des Art. 23 Abs. 1 EuGVVO genügt.⁵⁸⁵

einer *Identity of Carrier*-Klausel bei gleichzeitigen Vorliegen einer ausdrücklichen Benennung eines Verfrachters kommt BGH v. 15. Februar 2007, BGHZ 171, 141 (146 f.).

⁵⁸⁰ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56.

⁵⁸¹ BGH v. 15. Februar 2007, NJW 2007, 2036 (2037).

⁵⁸² BGH v. 15. Februar 2007, NJW 2007, 2036 (2037); Mankowski, RabelsZ 58 (1994), 772 (774).

⁵⁸³ BGH v. 15. Februar 2007, NJW 2007, 2036 (2037).

⁵⁸⁴ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 75 Rn. 264; allgemein zur Inkorporation einer Charterparty in Konnossemente Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 33 ff.

⁵⁸⁵ Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 121 Rn. 2.96.

Ein solcher Sachverhalt war bisher weder Gegenstand der Rechtsprechung des EuGH noch ausführlicher Diskussion durch die Fachliteratur.⁵⁸⁶ Schlosser zieht allerdings einen Vergleich zu der nach seiner Ansicht ähnlich gelagerten Problematik bei Schiedsvereinbarungen in einer *charter-party*.⁵⁸⁷ Er bezieht sich dabei auf eine Entscheidung des englischen Court of Appeal, wonach ein genereller Verweis auf eine *charter-party* ohne spezifischen Hinweis auf eine darin enthaltene Schiedsklausel keine wirksame Schiedsvereinbarung darstellt.⁵⁸⁸ Demnach könnte die Gerichtsstandsvereinbarung zwar durchaus eine „*condition*“ der *charter-party* und als solche grundsätzlich vom Wortlaut der generellen Verweisung im Konnossement erfasst sein. Dies würde aber eine sehr weite Auslegung des Begriffes voraussetzen.⁵⁸⁹ Gerade aber bei Sachverhalten, bei denen der Inhaber des Konnossements und der Beklagte nur durch die Ansprüche aus dem Konnossement vertraglich verbunden und nicht auch gleichzeitig Parteien des Frachtvertrages sind, sei eine solche weite Auslegung unangemessen.⁵⁹⁰ Stattdessen könne sich der Begriff „*conditions*“ (evtl. in Abgrenzung zu der Formulierung „*terms and conditions*“) unter diesen Umständen nur auf die Frachtmodalitäten, wie z.B. Art und Weise der Lieferung und den vorgesehen Bestimmungsort beziehen.⁵⁹¹ Schiedsklauseln hätten demgegenüber eine andere Qualität, seien spezieller und könnten nicht von einem so generellen Verweis erfasst werden.⁵⁹²

Zu der Entscheidung des Court of Appeal ist allerdings anzumerken, dass sie nicht unter Anwendung der EuGVVO oder ihrer Vorläufer ergangen ist, da nach dem Sachverhalt der Anwendungsbereich nicht eröffnet war. Vielmehr handelt es sich um eine Entscheidung nach nationalem englischen Recht, die sich im Kern mit der Auslegung eines englischen Rechtsbegriffs beschäftigt. Spezielle Wertungen und Voraussetzungen der EuGVVO blieben so naturgemäß unberücksichtigt. Als Ausgangspunkt sollte deshalb statt einer solchen Entscheidung eines englischen Gerichts zur Wirksamkeit von Schiedsklauseln eher Art. 23 EuGVVO selbst und die verwandte Rechtsprechung des EuGH gewählt werden.⁵⁹³

⁵⁸⁶ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 75 Rn. 264; vgl. aber Ausführungen bei Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 121 Rn. 2.96.

⁵⁸⁷ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 75 Rn. 264.

⁵⁸⁸ Court of Appeal v. 5. Oktober 1983 – *The Varenna* – [1983] 2 Lloyd’s Rep., 592 (594 ff.); *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 471 ff. Rn. 18.49 ff.; Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 75 Rn. 264.

⁵⁸⁹ Vgl. Court of Appeal v. 5. Oktober 1983, – *The Varenna* – [1983] 2 Lloyd’s Rep., 592 (595); vgl. *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 472 f. Rn. 18.52; *Döser*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 166 f.

⁵⁹⁰ Court of Appeal v. 5. Oktober 1983 – *The Varenna* – [1983] 2 Lloyd’s Rep., 592 (594 f.).

⁵⁹¹ Court of Appeal v. 5. Oktober 1983 – *The Varenna* – [1983] 2 Lloyd’s Rep., 592 (595); vgl. *Cooke/Kimball/Young/Martowski/Taylor/Lambert*, Voyage Charters, S. 472 f. Rn. 18.52; *Döser*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 167.

⁵⁹² Court of Appeal v. 5. Oktober 1983 – *The Varenna* – [1983] 2 Lloyd’s Rep., 592 (595); vgl. *Döser*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 139, 166 f.

⁵⁹³ So auch Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 121 Rn. 2.96.

Wie schon bei den *Identity of Carrier*- und *Carrier's Principle Place of Business*-Klauseln ist auch bei Verweisen auf die *charter-party* das zuständige Gericht nicht ohne weiteres aus dem Wortlaut des Konnossements zu entnehmen. Insbesondere für den Inhaber des Konnossements kann die Bestimmung der relevanten *charter-party* und deren Inhalt einen gewissen Aufwand erfordern.⁵⁹⁴ Es besteht aber ein bedeutender Unterschied zu der Fragestellung bei *Identity of Carrier*- und *Carrier's Principle Place of Business*-Klauseln. Bei letzteren findet sich im Wortlaut des Konnossements ein expliziter Hinweis auf eine Gerichtsstandsvereinbarung. Der Inhaber des Konnossements kann aus diesem ersehen, dass ein Gericht prorogiert oder derogiert wurde. Nur die konkrete Lokalisierung des Gerichts erfordert einen Aufwand. Dagegen ist aus dem generellen Verweis auf die *charter-party* nicht ersichtlich, dass überhaupt eine Gerichtsstandsvereinbarung vorliegt. Soweit der Inhaber des Konnossements nicht auch gleichzeitig Partei der *charter-party* ist, kann er überhaupt kein Bewusstsein für das Vorhandensein einer Gerichtsstandsvereinbarung entwickeln. Es fehlt also letztlich an einer nach Art. 23 Abs. 1 EuGVVO notwendigen Einigung. Auch kann eine solche Einigung nicht aufgrund eines Handelsbrauchs nach den Grundsätzen der *Coreck*-Entscheidung⁵⁹⁵ unterstellt werden. Ein solcher Handelsbrauch im internationalen Frachtverkehr ist nicht ersichtlich.⁵⁹⁶ Eine wirksame Inkorporation einer in der *charter-party* enthaltenen Gerichtsstandsklausel scheitert schon deshalb. Es bedarf zumindest einer Erwähnung der in der *charter-party* enthaltenen Gerichtsstandsklausel im Konnossement. Dass diese dann mit erhöhtem Aufwand zu ermitteln wäre, müsste im Lichte der *Coreck*-Entscheidung hingenommen werden. Die Entscheidung des Court of Appeal über die grammatikalische Auslegung des Begriffes „*conditions*“ ist aber insofern unerheblich.

5. Geltung der Gerichtsstandsvereinbarungen gegenüber Drittinhabern

Parallel zu der Problematik bei der Ermittlung des zuständigen Gerichts nach Art. 5 EuGVVO stellt sich auch bei Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen die Frage nach ihrer Wirksamkeit im Hinblick auf Dritte, also nicht unmittelbar bei der Konnossementsaustellung beteiligten Parteien. Dabei ist wiederum zwischen dem Empfänger der Transportgüter als Drittinhaber des Konnossements auf der einen, und einem nicht im Konnossement genannten tatsächlichen Unterverfrachter auf der anderen Seite zu unterscheiden. In diesem Abschnitt soll zunächst auf eine mögliche Bindungswirkung der Gerichtsstandsklausel gegenüber dem Drittinhaber des Konnossements eingegangen werden. Die Bedeutung einer im Konnossement enthaltenen Gerichtsstandsklausel für einen nicht im

⁵⁹⁴ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 75 Rn. 264 f.

⁵⁹⁵ EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9372 Rn. 15).

⁵⁹⁶ Die Existenz eines solchen Handelsbrauchs im Hinblick auf Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO offen lassend *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 121 Rn. 2.96.

Konnossement genannten tatsächlichen Unterverfrachter wird im Anschluss untersucht.

a) Keine unmittelbare Wirkung

Grundsätzlich setzt eine wirksame Bindung an eine Gerichtsstandsklausel voraus, dass eine Einigung bezüglich der Einbeziehung und Wirksamkeit der Klausel zwischen den Parteien besteht.⁵⁹⁷ Die Notwendigkeit eines solchen Konsenses ergibt sich zum einen aus Art. 23 Abs. 1 S. 1 EuGVVO und zum anderen auch aus den allgemeinen Grundsätzen der Bindung an rechtsgeschäftliche Erklärungen.⁵⁹⁸ Ein solcher Konsens besteht zunächst nur zwischen den ursprünglichen Parteien des Konnossements. Zur Gruppe der ursprünglichen Parteien gehören zumindest nach deutschem Recht, wie bereits dargestellt,⁵⁹⁹ Befrachter, Verfrachter sowie gegebenenfalls ein im Konnossement benannter Empfänger, soweit er als Drittbegünstigter originäre Rechte aus dem Konnossement herleiten kann.⁶⁰⁰ Als direkt begünstigter Dritter ist diese Art von Empfänger auch unmittelbar an die Gerichtsstandsklausel gebunden.⁶⁰¹ Daran ändert auch nichts, dass sich die Bindung des begünstigten Dritten an die Gerichtsstandsklausel zu seinen Lasten sein auswirken kann. Dem Drittinhaber wird in dieser Konstellation nicht genommen, was er ohne den Vertrag zu seinen Gunsten gehabt hätte.⁶⁰²

Dagegen kann ein Drittinhaber, der nicht erster Nehmer ist – wie z.B. ein nicht am Konnossementverhältnis beteiligter und benannter Empfänger – zwar Inhaber des Konnossements sein, war aber an dessen Zustandekommen nicht beteiligt. In der Praxis sind aber gerade Streitigkeiten zwischen dem für den Transport verantwortlichen Verfrachter und dem legitimierten Konnossementinhaber weit häufiger als unter den ursprünglichen Parteien des Konnossementverhältnisses.⁶⁰³ Es ist deshalb von großer Bedeutung ob und unter welchen Voraussetzungen Gerichtsstandsklauseln auch gegenüber Drittinhabern von Konnossementen wirksam sind. Eine Wirksamkeit von Gerichtsstandsklauseln auch gegenüber späteren Drittinhabern des Konnossements könnte sich aus Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO ergeben. Auch der Drittinhaber könnte nach internationalem Handelsbrauch unmittelbar an die zwischen Befrachter und Verfrachter getroffene Gerichtsstands-

⁵⁹⁷ Kropholler, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 527 Rn. 886.

⁵⁹⁸ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

⁵⁹⁹ Siehe 3. Teil § 2 A. III.1. c).

⁶⁰⁰ Vgl. Jungermann, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 223 ff.; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 280; Mohs, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 47 f.; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 138.

⁶⁰¹ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 74 Rn. 261 Fn. 357; Gebauer, IPRax 2001, 471 (472); Jungermann, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 218; Mankowski, IPRax 1996, 427 (427); Mohs, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 47 f.; Rabe, TranspR 2000, 389 (394).

⁶⁰² Gebauer, IPRax 2001, 471 (472); Mankowski, IPRax 1996, 472 (431).

⁶⁰³ Vgl. Samtleben, RabelsZ 59 (1995), 670 (708).

vereinbarung gebunden sein.⁶⁰⁴ Dabei könnte davon ausgegangen werden, dass der Drittinhaber durch die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Konnossement auf Grund eines entsprechenden Handelsbrauchs der Gerichtsstandsvereinbarung zugestimmt hat.⁶⁰⁵ Der einschlägige internationale Handelsbrauch müsste insoweit auch Drittbeziehungen erfassen und entsprechend bekannt sein.⁶⁰⁶ Dies zu beurteilen wäre wiederum Aufgabe des zuständigen nationalen Gerichts.

Dieser Auffassung lässt sich aber entgegenhalten, dass Art. 23 Abs. 1 EuGVVO nach seinem Wortlaut und seiner Systematik nicht auf Drittbeziehungen zugeschnitten ist.⁶⁰⁷ Er behandelt nur die Frage, ob zwischen den ursprünglichen Parteien des Konnossementverhältnisses eine formgerechte Einigung vorliegt.⁶⁰⁸ Das in Art. 23 Abs. 1 S. 1 EuGVVO etablierte Erfordernis des Konsenses zwischen den Parteien der Gerichtsstandsvereinbarung gilt für alle drei Varianten (lit. a-c) bezüglich der Form.⁶⁰⁹ Weder die Systematik noch der Wortlaut indizieren eine Ausnahme des lit. c, welche notwendig wäre, um den Anwendungsbereich auch für Drittbeziehungen zu öffnen.⁶¹⁰ Im Gegenteil: Das Erfordernis des „Kennens oder Kennen müssen“ des Handelsbrauchs in lit. c) ist nach der *ratio* der Norm auf das Verhältnis der ursprünglichen Parteien zueinander bezogen.⁶¹¹ Die ursprüngliche Partei, die später aus dem Konnossement gegenüber dem Drittinhaber verpflichtet ist, kennt diesen und dessen Tätigkeit bei Abschluss der ursprünglichen Gerichtsstandsklausel nicht zwangsläufig. Entsprechend kann sie auch nicht einschätzen, in welchem internationalen Umfeld und Rechtskreis der spätere Drittinhaber internationalen Handel betreibt. Deshalb wäre für sie *ex ante* nicht vorhersehbar, welche internationalen Handelsbräuche im Verhältnis zwischen ihr – als ursprünglicher Partei – und dem später hinzutretenden Drittinhaber zu beachten sind. Sie kann diese Bräuche nicht „kennen“ im Sinne des Art. 23 Abs. 1

⁶⁰⁴ Vgl. OLG Stuttgart v. 23. Dezember 2003, TranspR 2004, 406 (407 f.); Herber, TranspR 2004, 410 (411 f.); Kropholler, EuZPR, Art. 23 Rn. 66 f.; Rabe, TranspR 2000, 389 (394); Stöve, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 171; vgl. Basedow, IPRax 1985, 137 (138 f.).

⁶⁰⁵ BGH v. 15. Februar 2007, BGHZ 171, 141 (148 f.); OLG Stuttgart v. 23. Dezember 2003, TranspR 2004, 406 (410); Basedow, IPRax 1985, 137 (138); Herber, TranspR 2004, 410 (411 f.); Stöve, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, S. 171; vgl. Sparka, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 172 f.

⁶⁰⁶ BGH v. 15. Februar 2007, BGHZ 171, 141 (149).

⁶⁰⁷ Gaudemet-Tallon, Rev crit 1985, 391 (396); Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 277; Mankowski, ZZP 1995, 272 (278); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

⁶⁰⁸ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 277; Mankowski, ZZP 1995, 272 (278); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

⁶⁰⁹ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 277; Mankowski, ZZP 1995, 272 (278); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

⁶¹⁰ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 277; Mankowski, ZZP 1995, 272 (278); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

⁶¹¹ Jungermann, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 138 f.; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 278; Mankowski, ZZP 1995, 272 (278); Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

S. 3 lit. c EuGVVO. Letztlich wäre eine Ausweitung des lit. c auf Drittbeziehungen auch ein unnötiger und systemfremder Bruch mit dem Grundprinzip nachdem sich eine Bindung grundsätzlich aus rechtsgeschäftlichen Erklärungen im Verhältnis zwischen den Gebundenen ergibt.⁶¹² Entsprechend erfasst der Begriff „Parteien“ in Art. 23 Abs. 1 EuGVVO auch nicht die Parteien des späteren Rechtsstreits – also ggf. auch ein Drittinhaber – sondern lediglich die ursprünglichen Parteien der Gerichtsstandsklausel.⁶¹³

Der ursprünglich nicht im Konnossement benannte Drittinhaber könnte lediglich durch ein späteres eigenständiges Zustimmung zu der Klausel gegenüber der ursprünglichen Partei einen Konsens herstellen und so der Klausel auch im Verhältnis zu sich selbst unmittelbar Bindungswirkung geben.⁶¹⁴ Dies kann aber nicht abstrakt aus Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO hergeleitet werden, der zunächst nur das Verhältnis zwischen den ursprünglichen Parteien regelt. Erforderlich ist vielmehr die Begründung einer neuen „ursprünglichen Gerichtsstandsvereinbarung“. Es stellt sich dann aber die Frage, ob auch *ohne* eine solche explizite nachträgliche Zustimmung eine Bindung des Drittinhabers an die im Konnossement enthaltene Gerichtsstandsklausel möglich ist.

b) Konzept der Rechtsnachfolge

Der EuGH hat in seiner *Tilly Russ*-Entscheidung zu Art. 17 Abs. 1 EuGVÜ (1968) für eine Drittwirkung von Gerichtsstandsvereinbarungen gegenüber Empfängern ausreichen lassen, dass die Gerichtsstandsklausel zwischen dem Befrachter und dem Verfrachter wirksam ist und der Drittinhaber nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht Rechtsnachfolger des Befrachters geworden ist.⁶¹⁵ Der Drittinha-

⁶¹² *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 278 f.; *Mankowski*, ZZP 1995, 272 (279); *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 52.

⁶¹³ *Jungermann*, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 138 f.; a.A. wohl BGH v. 15. Februar 2007, BGHZ 171, 141 (149).

⁶¹⁴ EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9375 Rn. 26); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583); *Jungermann*, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 139; *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 162.

⁶¹⁵ EuGH v. 19. Juni 1984, Rs. 71/83 – *Partenreederei MS „Tilly Russ“/Nova* – Slg. 1984 I, 2417 (2435 Rn. 24); EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumpy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 41); BGH v. 15. Februar 2007, NJW 2007, 2036 (2038); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583 f.); vgl. östOGH v. 5. Juni 2007, IHR 2007, 245 (248 f.); *Aikens/Lord/Bools*, Bills of Lading, S. 372 Rn. 14.50; *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 122 Rn. 2.97; *Gebauer*, IPRax 2001, 471 (474); *Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser*, Report on Brussels I, S. 74 Rn. 261; *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 140 Rn. 5.59 ff.; *Jungermann*, Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 28; *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66; *Magnus/Mankowski-Magnus*, Art. 23 Rn. 138; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 240 f.; *Mohs*, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 44; *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 162; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 138; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel

ber soll nämlich durch den Erwerb des Konnossements nicht mehr Rechte erhalten als der ursprüngliche Befrachter.⁶¹⁶ Der Empfänger als Drittinhaber tritt dabei beim Orderkonnossement mit dem Erwerb des Konnossements im Wege der Indossierung in die Rechte und Pflichten des Befrachters ein.⁶¹⁷ Entsprechend ist die Wirksamkeit gegenüber dem Drittinhaber keine Frage der Einigung oder Form, sondern lediglich der Rechtsnachfolge.⁶¹⁸ Auch unter den Nachfolgern des Art. 17 Abs. 1 EuGVÜ (1968), also zunächst Art. 17 Abs. 1 EuGVÜ (1978) und schließlich Art. 23 Abs. 1 EuGVVO, bleibt die Rechtsprechung des EuGH in seiner *Tilly Russ*-Entscheidung gültig und ein Abstellen auf die Rechtsnachfolge nötig. Insbesondere die Aufnahme der Formerleichterung bei Vorliegen eines internationalen Handelsbrauchs nach Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO kann nicht – wie soeben erläutert – die Grundlage für eine unmittelbare Erstreckung der Bindungswirkung auf Drittinhaber sein.⁶¹⁹

Im Falle einer Rechtsnachfolge ist es deshalb auch irrelevant, ob der Drittinhaber einen etwaigen Handelsbrauch kannte oder kennen müsste, der im Rahmen des Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO zu einer Erleichterung bei der Form⁶²⁰ bzw. zu einer Vermutung der Einigung führt.⁶²¹ Es kommt auch insoweit nur auf die Kenntnis oder das Kennenmüssen der ursprünglichen Parteien – meist Befrachter und Verfrachter – des Konnossementverhältnisses an.

Ergibt sich aber aus dem auf die Frage der Rechtsnachfolge anwendbaren Recht, dass der am ursprünglichen Vertrag nicht beteiligte Dritte nicht in die Rechte und Pflichten einer der ursprünglichen Parteien eingetreten ist, könnte dieser lediglich durch die Gerichtsstandsklausel gebunden sein, wenn er dieser nachträglich zugestimmt hat.⁶²² Das angerufene Gericht hat in diesem Fall zu prüfen, ob die Voraussetzungen des Art. 23 EuGVVO im Hinblick auf eine solche Zustimmung erfüllt sind.⁶²³

I-VO Rn. 53; *Rogert*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransportrecht, S. 147; *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 172 f.; *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1988.

⁶¹⁶ EuGH v. 19. Juni 1984, Rs. 71/83 – *Partenreederei MS „Tilly Russ“/Nova* – Slg. 1984 I, 2417 (2435 Rn. 25); EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9375 Rn. 25); *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 122 Rn. 2.97; *Mohs*, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 44

⁶¹⁷ Vgl. *Dietze/Schnichels*, EuZW 2001, 581 (583 f.); *Haß*, EuZW 1999, 441 (445); *Mohs*, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 47; *Sparka*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, S. 172 f.

⁶¹⁸ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (90); *Kropholler*, in: Handbuch IZVR Bd. I, S. 527 Rn. 886; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 254 f.

⁶¹⁹ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 276 ff.

⁶²⁰ Siehe 3. Teil § 2 A. VI. 4. a) aa).

⁶²¹ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (89).

⁶²² *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66; vgl. *Mohs*, Drittwirkung von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, S. 44 f.

⁶²³ EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritime/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9376 Rn. 30); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66.

c) Anwendbares Recht auf die Frage der Rechtsnachfolge

Nach der Vorgabe des EuGH muss das nationale Gericht die Bindungswirkung der im Konnossement enthaltenen Gerichtsstandsklausel gegenüber Drittinhaber kraft Rechtsnachfolge nach dem anwendbaren nationalen Recht beurteilen.⁶²⁴ Für das angerufene nationale Gericht stellt sich entsprechend die Frage, wie das auf die Rechtsnachfolge anwendbare nationale Recht konkret zu bestimmen ist. Dabei bietet der Wortlaut der EuGVVO selbst keine direkten Anhaltspunkte.⁶²⁵

aa) Autonome Auslegung

Theoretisch vorstellbar wäre auch eine autonome Auslegung der Verordnung mit dem Ziel, die Frage der Rechtsnachfolge durch eine Sachnorm zu lösen.⁶²⁶ So könnte die Drittwirkung einer Gerichtsstandsklausel im Konnossement bei entsprechender Auslegung immer dann *ex lege* aus der EuGVVO direkt folgen, wenn die entsprechende Klausel zwischen Befrachter und Verfrachter wirksam ist.⁶²⁷

Tatsächlich wird die Frage der Rechtsnachfolge aber in den einzelnen nationalen Rechtsordnungen der EuGVVO-Staaten sehr unterschiedlich behandelt.⁶²⁸ Eine einheitliche Linie innerhalb der EuGVVO-Staaten hat sich nicht herausgebildet. Deshalb wäre eine autonome Auslegung schwierig und nicht gerechtfertigt.⁶²⁹ Zudem würde eine solche Auslegung eine von den Parteien (zumindest dem Dritten) unbemerkte Einführung von Gerichtsstandsklauseln bedeuten.⁶³⁰ Es würde an Transparenz und letztlich an der Vorhersehbarkeit des Gerichtsstandes für den Drittinhaber fehlen. Dies widerspricht aber den Interessen der EuGVVO.⁶³¹

Schließlich wäre eine autonome Auslegung mit dem Ziel, die Rechtsnachfolge durch eine Sachnorm zu regeln der EuGVVO auch insgesamt wesensfremd. Ziel der EuGVVO ist, die Regelung der internationalen Zuständigkeit der Zivilgerichte in den EuGVVO-Staaten zu vereinheitlichen. Es ist aber nicht Ziel der EuGVVO, Fragen des materiellen Rechts zu regeln.⁶³² Deshalb enthält die EuGVVO weder

⁶²⁴ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 41); östOGH v. 5. Juni 2007, IHR 2007, 245 (248 f.); *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 122 Rn. 2.97; *Haß*, EuZW 1999, 441 (445); *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 140 Rn. 5.59 ff.; Überblick über Rechtsprechung einzelner EuGVVO-Staaten bzgl. Materieller Rechtsnachfolgeregelungen in Ansprüche aus Konnossementen und Gerichtsstandsklauseln Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 76 Rn. 268.

⁶²⁵ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 255, 260; *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 55.

⁶²⁶ Noch zum EuGVÜ *Haß*, EuZW 1999, 441 (445).

⁶²⁷ *Haß*, EuZW 1999, 441 (445).

⁶²⁸ Vgl. *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (90); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 276 ff.

⁶²⁹ *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (90).

⁶³⁰ Vgl. *Haß*, EuZW 1999, 441 (445).

⁶³¹ Vgl. *Haß*, EuZW 1999, 441 (445); *Jenard/Möller-Bericht*, Abl.EG 1979 C 59/37.

⁶³² Vgl. *Reithmann/Martiny-Hausmann*, Rn. 6511 f.

Normen des internationalen Privatrechts bezüglich des anwendbaren Rechts noch rechtsvereinheitlichende Sachnormen. Diese Fragen sind vielmehr Gegenstand internationaler Konventionen – bezüglich der Sachnormen – und des EVÜ bzw. der Rom I und Rom II Verordnungen. Art. 23 Abs. 1 EuGVVO trifft dagegen gerade keine Aussage über die Rechtsnachfolge und ist nach seiner Konzeption auch gar nicht für die Regelung einer solchen materiellrechtlichen Frage zugeschnitten.⁶³³ Entsprechend unvereinbar ist deshalb auch die Rechtsprechung des EuGH mit der Idee einer autonomen Auslegung.⁶³⁴ Er hat das Gericht auf das anwendbare nationale Recht verwiesen und eben keine autonome Auslegung vorgenommen.⁶³⁵

bb) Recht des Forums (lex fori)

Ein Teil der Literatur weist darauf hin, dass es erhebliche Nachteile hätte, ein anderes als das materielle Recht des Forums anzuwenden.⁶³⁶ Durch eine nötige Feststellung des fremden Rechts würde sich das Verfahren erheblich verzögern.⁶³⁷ Dies widerspräche einem wesentlichen Ziel der EuGVVO. Deshalb sei nur die Anwendung der *lex fori* sachgerecht.⁶³⁸ Dem stehe auch nicht entgegen, dass sich die Wirksamkeit der Übertragung des Konnossements möglicherweise nach einem anderem Recht richtet.⁶³⁹

Die Feststellung, dass die Ermittlung und Anwendung fremden Rechts einen erhöhten Aufwand erfordert und somit potenziell das Verfahren verzögert, ist sicherlich richtig. Allerdings handelt es sich dabei um eine Konsequenz des internationalen Privatrechts im Allgemeinen. Sie betrifft auch nicht nur die Frage der Rechtsnachfolge bei Konnossementen, sondern auch jedes andere Rechtsverhältnis unter der EuGVVO. Einziger Unterschied ist, dass in diesem speziellen Sachverhalt die Frage nach dem auf eine Teilfrage anwendbaren materiellen Recht bereits zur Ermittlung der Zuständigkeit gestellt werden muss. Dies ändert aber nichts an der grundsätzlichen Einordnung der Rechtsnachfolge als zum materiellen und nicht prozessualen Recht zugehörig. Gegen eine prozessuale Einordnung der Frage der Rechtsnachfolge in Ansprüche aus dem Konnossement spricht letztlich, dass diese nicht nur für die Ermittlung der internationalen Zuständigkeit von Bedeutung ist.⁶⁴⁰ Vielmehr regelt die Rechtsnachfolge auch und insbesondere originär materiellrechtliche Aspekte, wie die Zuordnung und den Inhalt von materiellrechtlichen Ansprüchen. Die Rechtsnachfolge in Ansprüche ist gerade

⁶³³ Vgl. Reithmann/Martiny-Hausmann, Rn. 6512.

⁶³⁴ Vgl. EuGH v. 9. November 2000, Rs. C-387/98 – *Coreck Maritim/Handelsveem* – Slg. 2000 I, 9337 (9376 Rn. 30); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 241; Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 55.

⁶³⁵ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Spedition/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 41).

⁶³⁶ Haß, EuZW 1999, 441 (445).

⁶³⁷ Haß, EuZW 1999, 441 (445).

⁶³⁸ Haß, EuZW 1999, 441 (445).

⁶³⁹ Haß, EuZW 1999, 441 (445).

⁶⁴⁰ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 260.

kein rein prozessrechtliches Instrument, welches primär zur Ermittlung der Bindungswirkung von Gerichtsstandsklauseln dient. Der Schwerpunkt ihrer Bedeutung liegt gerade auf ihrer materiellrechtlichen Funktion im Hinblick auf die Zuordnung der materiellrechtlichen Ansprüche aus einem Schuldverhältnis zwischen den Parteien und Dritten. Die prozessuale Wirkung der Rechtsnachfolge ist dagegen eine Ausstrahlung, ein Reflex ihrer materiellrechtlichen Wirkung auf das Prozessrecht. Entsprechend unangemessen wäre eine generelle Einordnung der Rechtsnachfolge in Ansprüche aus einem Konnossement als prozessrechtliche Frage. Aber auch eine prozessuale Einordnung der Rechtsnachfolge in eine im Konnossement oder Frachtvertrag enthaltene Gerichtsstandsvereinbarung, also begrenzt lediglich auf ihre zuständigkeitsrechtlichen Aspekte, ist abzulehnen.⁶⁴¹ Eine unterschiedliche Behandlung der materiellrechtlichen von den prozessualen Aspekten würde eine Statutenspaltung fördern und letztlich unnötige Anpassungsprobleme in Kauf nehmen.⁶⁴²

Will man eine aufwändige Ermittlung fremden Rechts und die damit verbundene Verzögerung des Verfahrens vermeiden, muss man das internationale Privatrecht insgesamt als Konzept aufgeben. Das materielle Recht würde sich dann – als *lex fori* – immer nach dem angerufenen Gericht richten. Allerdings ist eine Anwendung der *lex fori* schon deswegen nicht zweckmäßig, weil ein gegebenenfalls unzuständiges Gericht nach seinem Recht diese materiell rechtliche Frage entscheiden würde.⁶⁴³ Dies widerspricht jedoch dem europäischen Grundprinzip, wonach die Frage nach dem anwendbaren Recht und dem zuständigen Gericht voneinander zu unterscheiden sind.

cc) Internationales Privatrecht des Forums

Welches Recht über das Bestehen einer wirksamen Rechtsnachfolge entscheidet, ergibt sich deshalb nicht aus der EuGVVO. Die Rechtsnachfolge ist ein Institut des materiellen Rechts. Entsprechend kann auf die Frage nach den Anforderungen einer Rechtsnachfolge nur das materielle Recht eines Staates Antwort geben. Um dieses zu ermitteln, bedarf es des internationalen Privatrechts. Dabei wendet das angerufene Gericht sein eigenes internationales Privatrecht, also das internationale Privatrecht des Forums, an.⁶⁴⁴ Dieser Ansicht ist auch der EuGH gefolgt, der zuletzt in seiner *Castelletti*-Entscheidung feststellte, dass sich die Frage der Rechtsnachfolge „nach dem anwendbaren nationalen Recht“ richtet.⁶⁴⁵ Wäre der EuGH von einer direkten Anwendung der materiellen *lex fori* – oder gar einer aus der

⁶⁴¹ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 260.

⁶⁴² *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 260; vgl. *Gebauer*, IPRax 2001, 471 (474).

⁶⁴³ *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 138.

⁶⁴⁴ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 41); *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 122 Rn. 2.97; *Girsberger*, IPRax 2000, 87 (90); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66.

⁶⁴⁵ EuGH v. 16. März 1999, Rs. C-159/97 – *Trasporti Castelletti Speditioni/Hugo Trumphy* – Slg. 1999 I, 1597 (1654 Rn. 41).

EuGVVO selbst ableitbaren Sachnorm – ausgegangen, hätte er nicht vom „anwendbaren nationalen Recht“ sondern nur von „nationalen Recht“ gesprochen. Aus dem Wort „anwendbar“ ergibt sich somit grammatikalisch die Notwendigkeit für einen Rückgriff auf das internationale Privatrecht.

dd) Exkurs: Deutsches internationales Privatrecht der Rechtsnachfolge bei Konnossementen

Nach welchem konkreten Statut sich das anwendbare Recht für die Rechtsnachfolge bestimmt richtet sich im Ergebnis also nach dem jeweiligen internationalen Privatrecht des Forums. Entsprechend können sich die Kollisionsnormen von EuGVVO-Staat zu EuGVVO-Staat unterscheiden. Theoretisch sind für die Bestimmung des anwendbaren Rechts auf die Rechtsnachfolge in Ansprüche aus einem Konnossement vier verschiedene Ansätze vorstellbar: Man könnte auf das Recht des Konnossementsausstellungsortes, das Recht des Indossamentsortes, das Konnossementsstatut oder ein eigenes Rechtsnachfolgestatut abstellen.⁶⁴⁶

Eine umfassende Untersuchung dieser international-privatrechtlichen Frage würde eine eingehende Analyse des internationalen Privatrechts in jedem einzelnen EuGVVO-Staat im Hinblick auf die Rechtsnachfolge in Ansprüche aus einem Konnossement erfordern. Eine allgemeine Aussage für den gesamten EuGVVO-Raum lässt sich nicht pauschal für alle Arten von Konnossementen treffen, da die Frage der Rechtsnachfolge in Wertpapiere nicht Gegenstand der Regelungen des EVÜ oder der Rom I-VO ist. Vielmehr sieht Art. 1 Abs. 2 lit. c EVÜ sowie Art. 1 Abs. 2 lit. d Rom I-VO eine Ausnahme aus dem Anwendungsbereich für Verpflichtungen aus handelbaren Wertpapieren vor, sofern diese Verpflichtung aus der Handelbarkeit der Wertpapiere entsteht.⁶⁴⁷ Erwägungsgrund 9 der Rom I-VO stellt dabei klar, dass hierunter auch Konnossemente fallen, soweit die Schuldverhältnisse aus dem Konnossement aus dessen Handelbarkeit entstehen.⁶⁴⁸ Der Begriff des Konnossements unterliegt im Hinblick auf die Ausnahme des Art. 1 Abs. 2 lit. d Rom I-VO nunmehr einer europarechtlich autonomen Begriffsbildung.⁶⁴⁹ Dokumente wie Konnossemente können demnach nur dann unter den Ausschluss des lit. d fallen, wenn sie handelbare Papiere sind.⁶⁵⁰ Bei Order- oder Inhaberkonnossementen wird die in ihnen verbriefte Forderung durch Übereignung und Übergabe der indossierten Urkunde übertragen.⁶⁵¹ Bei diesen Typen von Konnossementen handelt es deshalb um handelbare Papiere, so dass sie nicht in den Anwendungsbereich der Rom I-VO fallen. Das anwendbare Recht richtet sich

⁶⁴⁶ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 55; Reithmann/Martiny-Hausmann, Rn. 6512.

⁶⁴⁷ Vgl. Hartenstein, TranspR 2008, 143 (155); Rugullis, TranspR 2008, 102 (103, 106).

⁶⁴⁸ Mankowski, TranspR 2008, 417 (417 f.).

⁶⁴⁹ Mankowski, TranspR 2008, 417 (418); Ramming Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (29).

⁶⁵⁰ Giuliano/Lagarde-Bericht zu Art. 1 II lit. c EVÜ.

⁶⁵¹ Rugullis, TranspR 2008, 102 (104).

entsprechend nach dem nationalen internationalen Privatrecht.⁶⁵² Bei Rektakonnossementen wird der Berechtigte dagegen namentlich benannt. Sie berechtigen lediglich den benannten Empfänger oder seinen Rechtsnachfolger zur Geltendmachung des Anspruchs. Der Rechtsnachfolger muss dabei die Rechtsnachfolge (z.B. eine wirksame Abtretung) nachweisen.⁶⁵³ Rektakonnossemente unterlagen deshalb unter dem EVÜ nach herrschender Meinung generell nicht dem Ausschluss des Art. 1 Abs. 2 lit. c EVÜ.⁶⁵⁴ Mankowski will unter Art. 1 Abs. 2 lit. d Rom I-VO dagegen keine Differenzierung zwischen den einzelnen Konnossementtypen vornehmen und die Ausnahme auch auf Rektakonnossemente erstrecken.⁶⁵⁵

Unter die Bereichsausnahme fällt inhaltlich auch die Frage der Rechtsnachfolge, einschließlich der Möglichkeit des gutgläubigen Erwerbs und des Einwendungsausschlusses.⁶⁵⁶

Im Rahmen dieser Arbeit soll ein kurzer Abriss der in Deutschland diskutierten Ansätze genügen.⁶⁵⁷ In der Literatur werden als mögliche Ansätze die Heranziehung der *lex fori*, das Recht des Konnossementausstellungsortes, das Recht eines Indossamentortes, das Konnossementstatut sowie ein eigenes Rechtsnachfolgestatut diskutiert.⁶⁵⁸ Dabei differenziert wiederum eine Ansicht bzgl. der Anknüpfung beim Rechtsnachfolgestatut zwischen Inhaberkonnossementen und Orderkonnossementen einerseits, sowie Namens- oder Rektakonnossementen andererseits.⁶⁵⁹

Inhaberkonnossemente sind nach deutschem Recht echte Wertpapiere, bei denen das Recht aus dem Papier dem Recht am Papier folgt.⁶⁶⁰ Entsprechend konsequent ist es, das Recht, das für die Übertragung des Rechts am Papier gilt, auch für den Übergang der Rechte aus dem Papier anzuwenden.⁶⁶¹ Das Recht des Wertpapiersachstatuts richtet sich zumindest in Deutschland nach der *lex cartae sitae*.⁶⁶² Bei der Rechtsnachfolge in das Inhaberkonnossement soll demnach die *lex cartae sitae* zum Zeitpunkt des jeweiligen Übertragungsvorganges maßgeblich sein.⁶⁶³ Dabei ist bei einer Mehrfachübertragung die Wirksamkeit jeder einzelnen Übertragung chronologisch entlang der Kette zu prüfen.⁶⁶⁴ Ist eine der Übertragungen

⁶⁵² Mankowski, TranspR 2008, 339 (352).

⁶⁵³ Rugullis, TranspR 2008, 102 (104).

⁶⁵⁴ Hartenstein, TranspR 2008, 143 (155, 159); Rugullis, TranspR 2008, 102 (104).

⁶⁵⁵ Mankowski, TranspR 2008, 417 (419); vgl. auch Ramming, Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21 (30).

⁶⁵⁶ BGHZ 99, 207, 209; Mankowski, TranspR 2008, 417 (422); Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2888.

⁶⁵⁷ Vgl. zum Thema generell auch Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 55; Rugullis, TranspR 2008, 102 (105 ff.).

⁶⁵⁸ Nachweise bei Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 255 ff.

⁶⁵⁹ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 262.

⁶⁶⁰ Siehe 3. Teil § 2 A am Anfang.

⁶⁶¹ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 263.

⁶⁶² Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 263.

⁶⁶³ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 263.

⁶⁶⁴ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 263.

unwirksam, so kann auch ein späterer Nehmer grundsätzlich kein Rechtsnachfolger des ursprünglichen Nehmers sein.⁶⁶⁵ Es kommt aber gegebenenfalls eine Rechtsnachfolge kraft gutgläubigen Erwerbs des Inhaberkonnossements in Betracht.

Orderkonnossemente sind ebenso wie *Inhaberkonnossemente* echte Wertpapiere.⁶⁶⁶ Entsprechend kommt auch für sie die *lex cartae sitae* als für die Frage der Rechtsnachfolge maßgebliches Recht in Betracht. Da die Übertragung des Orderkonnossements durch Indossierung vollzogen wird, könnte sich das auf die Frage der Rechtsnachfolge in Ansprüche auf *Orderkonnossemente* anwendbare Recht nach dem Indossamentsstatut richten. Auch im internationalen Wechsel- und Scheckrecht ist dabei die Geltung der *lex loci indossamenti* anerkannt.⁶⁶⁷ Dies würde praktisch bedeuten, dass im Indossamentsfall das *lex loci indossamenti* mit der *lex cartae sitae* übereinstimmt.⁶⁶⁸

Bei *Rektakonnossementen* schließlich bestimmt sich das anwendbare Recht im Verhältnis zwischen Zedent und Zessionar nach Art. 33, 27, 28 EGBGB⁶⁶⁹ beziehungsweise den Regelungen der Rom I-VO, denn diese sind keine echten Wertpapiere und fallen in den Anwendungsbereich der Rom I-VO.⁶⁷⁰ Entsprechend ist nach überwiegender Ansicht in Deutschland das Statut der zedierten Forderung gemäß Art. 33 Abs. 2 EGBGB als Zessionsstatut maßgeblich. Dagegen spricht sich *Mankowski* aber für das Zessionsgrundstatut nach Art. 33 Abs. 1 EGBGB als Zessionstatut aus.⁶⁷¹ Unter der Rom I-VO bestimmt sich das auf die Übertragung der Forderung anwendbare Recht dagegen nach Art. 14 Rom I-VO.⁶⁷²

d) Stellungnahme

Ein Abstellen auf die Rechtsnachfolge, wie es vom EuGH und von der Literatur befürwortet wird, ist im Hinblick auf die Geltung von in Konnossementen enthaltenen Gerichtsstandsklauseln für Drittinhaber sachgerecht.⁶⁷³ Der Rechtsnachfolger tritt in alle aus dem Vertrag hergeleiteten Rechte und Pflichten ein. Es besteht insoweit kein legitimer Grund für eine Ausnahme der praktisch bedeutsamen Gerichtsstandsklauseln von diesem Grundprinzip.⁶⁷⁴

Die Uneinheitlichkeit und die Unsicherheit, die bei der Bestimmung der maßgeblichen Kollisionsregel für die Rechtsnachfolge des späteren Konnossementsinhabers noch bestehen, ergeben sich aus der unglücklichen Bereichsausnahme im EVÜ und der Rom I-VO für Verpflichtungen aus handelbaren Wertpapieren,

⁶⁶⁵ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 263.

⁶⁶⁶ Siehe 3. Teil § 2 A. am Anfang.

⁶⁶⁷ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 265 mit weiteren Nachweisen.

⁶⁶⁸ Reithmann/Martiny-Mankowski, 6. Aufl., Rn. 1525.

⁶⁶⁹ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 299.

⁶⁷⁰ *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (155, 159); *Rugullis*, TranspR 2008, 102 (104).

⁶⁷¹ Reithmann/Martiny-Mankowski, 6. Aufl., Rn. 1525.

⁶⁷² Zu Art. 14 Rom I-VO siehe *Mankowski*, IHR 2008, 133 (149 f.).

⁶⁷³ *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66.

⁶⁷⁴ *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66.

sofern diese Verpflichtung aus der Handelbarkeit der Wertpapiere entstehen. Es wäre durchaus erwägenswert gewesen, diese Frage bei der Überführung des EVÜ in die Rom I-VO zu regeln und insoweit auch für diese Konstellation ein einheitliches Kollisionsrecht zu schaffen. Bis diese Lücke geschlossen ist, stellt die Bildung eines eigenen Rechtsnachfolgestatuts nach den gerade skizzierten Regeln einen sachgerechten und hinreichend nach den verschiedenen Wesensmerkmalen der einzelnen Konnossementstypen differenzierenden Ansatz dar.

6. Keine Geltung im Verhältnis zum tatsächlichen Unterverfrachter

Im Hinblick auf die Geltung von im Konnossement enthaltenen Gerichtsstandsklauseln für Dritte ist jedoch – wie eingangs erwähnt – zwischen dem Drittinhaber einerseits, und einem nicht im Konnossement genannten tatsächlichen Unterverfrachter andererseits zu unterscheiden. Letzterer wird regelmäßig nicht als Rechtsnachfolger des in Frachtvertrag und Konnossement bezeichneten Verfrachters anzusehen sein, da er im Rahmen eines eigenständigen Unterfrachtvertrages zwischen tatsächlichem Unterverfrachter und im Konnossement bezeichnetem Verfrachter tätig wird. Deshalb kann die Wirkung einer im Konnossement enthaltenen Gerichtsstandsvereinbarung nicht schlechthin auf den tatsächlichen Unterverfrachter erstreckt werden.

7. Gerichtsstandsvereinbarung und Ansprüche aus Delikt

Wie bereits eingangs erwähnt, entstehen Streitigkeiten unter dem Konnossement häufig aus Seetransportschäden, also Ladungsschäden.⁶⁷⁵ Dabei ist aber zu beachten, dass bei Seetransportschäden neben vertraglichen Ansprüchen regelmäßig auch Ansprüche aus Eigentumsverletzung (deliktische Ansprüche) in Betracht kommen.⁶⁷⁶ In Bezug auf im Konnossement (oder im Seefrachtvertrag selbst) enthaltene Gerichtsstandsklauseln ist deshalb zu klären, ob diese auch deliktische Ansprüche aus Seetransportschäden zwischen den ursprünglichen Parteien oder deren Rechtsnachfolgern erfassen. Ausgangspunkt für die Klärung dieser Frage muss der Wille der Parteien und deren berechnete Erwartung sein. Dies ergibt sich schon aus der Natur der Gerichtsstandsvereinbarung als Materialisierung der Privatautonomie.

Es entspricht grundsätzlich nicht dem *ex ante*-Willen der Parteien, dass über denselben Lebenssachverhalt vor verschiedenen Gerichten prozessiert wird, je nachdem, ob der jeweilige Anspruch deliktischer oder vertraglicher Natur ist.⁶⁷⁷ Den Parteien geht es bei der Vereinbarung einer Gerichtsstandsklausel vielmehr darum, für einen einheitlichen Lebenssachverhalt eine Regelung zu treffen, ohne dass es ihnen darauf ankommt – oder auch nur bewusst ist –, dass sich aus diesem Lebenssachverhalt verschieden qualifizierbare Ansprüche ergeben können.⁶⁷⁸ Es ist deshalb interessengerecht, wenn alle Streitigkeiten aus demselben Lebenssach-

⁶⁷⁵ Siehe 3. Teil § 2 A. IV 2. a); Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1720.

⁶⁷⁶ Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1720.

⁶⁷⁷ Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1720; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 158.

⁶⁷⁸ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 556 Rn. 158.

verhakt durch das prorogierte Gericht entschieden werden.⁶⁷⁹ Dies gilt entsprechend auch für die Ansprüche des Empfängers als Drittinhaber und Rechtsnachfolger, soweit er also durch Übergabe des Konnossements bereits Eigentum am Ladungsgut erlangt hat.⁶⁸⁰ Grundsätzlich fallen demnach alle Ansprüche aus dem Konnossement und ladungsbezogenen Schäden unter die Gerichtsstandsklausel des Konnossements (bzw. Frachtvertrags).⁶⁸¹

B. Seefrachtbrief

Im Stückgutverkehr wird in der jüngeren Vergangenheit das Konnossement zunehmend von einem anderen Dokument des Seefrachtvertrages, dem Seefrachtbrief (im anglo-amerikanischen Rechtskreis *Sea Waybill*, *Short Term Bill of Lading*, *Straight Bill of Lading*⁶⁸² oder *Express Bill of Lading* genannt) abgelöst.⁶⁸³ Dabei ist dieser Seefrachtbrief in seiner Funktion und rechtlichen Wirkung scharf vom Konnossement zu unterscheiden.⁶⁸⁴

Die Erscheinungsformen von in Seefrachtbriefen sind in der Praxis zwar vielfältig, ihnen ist aber gemeinsam, dass die Geltendmachung des Auslieferungsanspruchs nicht von der Vorlage des Papiers abhängig ist.⁶⁸⁵ Stattdessen muss der Verfrachter die Güter an eine bestimmte bezeichnete Person ausliefern.⁶⁸⁶ Seefrachtbriefe haben deshalb primär eine Beweisfunktion für den Abschluss und den Inhalt des zu Grunde liegenden Frachtvertrags.⁶⁸⁷ Sie sind folglich kein Wertpapier.⁶⁸⁸

Im Hinblick auf die Wirksamkeit von Seefrachtbriefen enthaltenen Gerichtsstandsklauseln stellen sich analog zu der Diskussion bei Konnossementen grund-

⁶⁷⁹ Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1720; vgl. auch schon vor Inkrafttreten des EuGVÜ BGH v. 24. November 1964, NJW 1965, 300; OLG Hamburg v. 25. Mai 1978, VerR 1978, 1115 (1115).

⁶⁸⁰ Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1720.

⁶⁸¹ Vgl. OLG Hamburg v. 11. September 1986, VersR 1987, 559 (559); Reithmann/Martiny-Mankowski, 6. Aufl., Rn. 1519.

⁶⁸² Vgl. Branch, Elements of Shipping, S. 229.

⁶⁸³ Andersson, Delivery clauses in Bills of Lading, S. 36; Branch, Elements of Shipping, S. 237; Döser, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, S. 3; Herber, Seehandelsrecht, S. 303; Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2913; Solaguren, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, 41; zur wachsenden Bedeutung in der Praxis eingehend Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 642 Rn. 11.

⁶⁸⁴ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56a.

⁶⁸⁵ Branch, Elements of Shipping, S. 237; Herber, Seehandelsrecht, S. 303.

⁶⁸⁶ Herber, Seehandelsrecht, S. 303.

⁶⁸⁷ Andersson, Delivery clauses in Bills of Lading, S. 37 ff.; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 642 Rn. 11; Solaguren, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, 42; von Werder, TranspR 2005, 112 (112).

⁶⁸⁸ Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 642 Rn. 11; Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 2913.

sätzlich zwei Fragen. Zum einen ist zu untersuchen, ob einseitig ausgestellte und unterzeichnete Seefrachtbriefe den materiellen und formellen Erfordernissen des Art. 23 Abs. 1 EuGVVO genügen. Zum anderen stellt sich die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen Drittinhaber an solche Gerichtsstandsklauseln gebunden werden.

I. Form und Einigung nach Art. 23 Abs. 1

Haben alle beteiligten Parteien den Seefrachtbrief unterzeichnet, ist die Form nach Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. a EuGVVO gewahrt. Auch ergeben sich keine Besonderheiten im Hinblick auf die Formwirksamkeit, wenn ein entsprechendes Dokument mit Gerichtsstandsklausel im Rahmen einer ständigen Geschäftsbeziehung nach Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. b EuGVVO verwendet wurde.⁶⁸⁹

Es stellt sich aber – wie bei Konnossementen – die Frage, ob auch einseitig ausgestellte und unterzeichnete Seefrachtbriefe den materiellen und formellen Erfordernissen des Art. 23 Abs. 1 EuGVVO genügen. In der Praxis sind Gerichtsstandsklauseln in Seefrachtbriefen die Regel. Sie sind ebenso handelsüblich wie Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen.⁶⁹⁰ Die für die Formerleichterung nach Art. 23 Abs. 1 S. 3 lit. c EuGVVO vom EuGH etablierte Einigungsvermutung kann entsprechend auch auf Seefrachtbriefe übertragen werden, weil der geforderte internationale Handelsbrauch besteht.⁶⁹¹ Es ergeben sich insoweit keine Unterschiede zum Konnossement.

II. Geltung für Drittinhaber

Im Hinblick auf die Geltung von etwaigen im Seefrachtbrief enthaltenen Gerichtsstandsklauseln gegenüber Dritten könnte der Seefrachtbrief bei der rechtlichen Bewertung vom Konnossement zu unterscheiden sein. Zwar kann auch im Seefrachtbrief eine wirksame Gerichtsstandsvereinbarung zwischen den ursprünglichen Parteien vereinbart werden. Entsprechend ist auch der Empfänger gebunden, wenn er nach dem Statut des Seefrachtbriefs aus einem Vertrag zu Gunsten Dritter berechtigt ist.⁶⁹² Auch kann der Drittinhaber der im Seefrachtbrief enthaltenen Gerichtsstandsklausel jederzeit zustimmen und dadurch der Gerichtsstandsklausel auch im Verhältnis zu sich selbst Bindungswirkung verleihen.⁶⁹³

Fraglich ist aber, ob eine im Seefrachtbrief enthaltenen Gerichtsstandsklausel auch auf Grund einer Rechtsnachfolge des Drittinhabers in die Position des ersten Berechtigten eine Bindungswirkung gegenüber dem Dritten entfalten kann. So könnte angenommen werden, dass der am Frachtvertrag ursprünglich unbeteiligte

⁶⁸⁹ von Werder, TranspR 2005, 112 (112).

⁶⁹⁰ von Werder, TranspR 2005, 112 (113).

⁶⁹¹ von Werder, TranspR 2005, 112 (113).

⁶⁹² Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56a; von Werder, TranspR 2005, 112 (113).

⁶⁹³ Rauscher-Mankowski, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56a; von Werder, TranspR 2005, 112 (113).

und nicht genannte Drittinhaber bei Seefrachtbriefen grundsätzlich nicht als Rechtsnachfolger des Befrachters angesehen werden und ist deshalb nicht an die Gerichtsstandsvereinbarung gebunden sein könnte.⁶⁹⁴

Nach der Rechtsprechung des EuGH in seiner *Coreck*-Entscheidung zu Gerichtsstandsklauseln kommt es im Hinblick auf die Wirksamkeit einer Gerichtsstandsklausel für Drittinhaber darauf an, ob dieser Rechtsnachfolger einer der ursprünglichen Parteien geworden ist.⁶⁹⁵ Überträgt man diese Grundannahme auf Gerichtsstandsklauseln in Seefrachtbriefen, wäre demnach maßgeblich, ob der Drittinhaber nach dem auf die Frage der Rechtsnachfolge anwendbaren nationalen Recht mit Annahme der Güter oder Aushändigung des Seefrachtbriefes in die Rechte des Befrachters eintritt.⁶⁹⁶ In fast allen nationalen Rechten tritt der Empfänger mit Annahme der Güter in die Schuld des Befrachters zur Frachtzahlung ein.⁶⁹⁷ Dies genügt für die geforderte Rechtsnachfolge insoweit, als dass auch die Konditionen des Frachtvertrags und des Seefrachtbriefes inklusive der Gerichtsstandsklausel für ihn gelten.⁶⁹⁸

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass, soweit das materielle nationale Recht die Rechtsnachfolge des Drittinhabers bejaht, dieser auch an die Gerichtsstandsklausel im Seefrachtbrief gebunden ist, soweit diese zwischen ursprünglichen Parteien wirksam vereinbart war.⁶⁹⁹ Eine unterschiedliche Behandlung von Konnossementen und Seefrachtbriefen im Hinblick auf die Bindungswirkung von in diesen enthaltenen Gerichtsstandsklauseln für Dritte wäre letztlich inkonsequent und nicht gerechtfertigt.⁷⁰⁰

⁶⁹⁴ Vgl. OLG Stuttgart v. 23. Dezember 2003, TranspR 2004, 406 (406); *Kropholler*, EuZPR, Art. 23 Rn. 66.

⁶⁹⁵ Siehe 3. Teil § 2 A. VI. 5. b).

⁶⁹⁶ Vgl. *von Werder*, TranspR 2005, 112 (113).

⁶⁹⁷ *Rabe*, Seehandelsrecht, § 614 Rn. 11; *von Werder*, TranspR 2005, 112 (113).

⁶⁹⁸ *von Werder*, TranspR 2005, 112 (113); a.A. OLG Stuttgart vom 23. Dezember 2003, TranspR 2004, 406 (406).

⁶⁹⁹ *Rauscher-Mankowski*, Art. 23 Brüssel I-VO Rn. 56a.; vgl. *von Werder*, TranspR 2005, 112 (113).

⁷⁰⁰ Vgl. *Schulz*, Hanse Law Review 2005, 148 (163); *von Werder*, TranspR 2005, 112 (113).

4. Teil: Seearbeitsrechtliche Streitigkeiten

Neben seehandelsrechtlichen Streitigkeiten sind auch seearbeitsrechtlichen Streitigkeiten von großer Bedeutung in der Praxis. Der internationale Handel mit Gütern setzt naturgemäß deren Transport voraus. Auf den hierfür benötigten Schiffen entsteht eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Neben Frachtschiffen benötigen auch Kreuzfahrtschiffe und private Yachten eine nicht unerhebliche Anzahl von Arbeitskräften für ihren Betrieb.

Seearbeitsrechtliche Vertragsverhältnisse sind jedoch nicht auf den Einsatz von Arbeitskräften auf Schiffen beschränkt. Allein im Nordseeraum arbeiten mehr als 100.000 Menschen auf fast 500 Bohrinseln.¹ Diese Bohrinseln werden regelmäßig von Ölkonzernen betrieben, welche die Arbeiten wiederum durch Vertragsfirmen ausführen lassen. Große Vertragsfirmen beschäftigen mitunter mehrere tausend Mitarbeiter.² Auch ist die Fluktuation der Arbeitskräfte auf Bohrinseln hoch: Tausende Mitarbeiter werden jährlich neu eingestellt.³

Hieraus ergibt sich ein beachtliches Potential arbeitsrechtlicher Streitigkeiten. Das Seearbeitsprozessrecht ist darüber hinaus aus zwei weiteren Gründen von Bedeutung. Zum Einen liegt der besondere Reiz dieser Thematik in der engen Verzahnung von völkerrechtlichen Fragen und internationalem Prozessrecht. Einige der im Folgenden dargestellten Fragestellungen kreisen um Probleme der Zuordnung von maritimen Zonen (Küstengewässer, Festlandsockel, Hohe See) zum Hoheitsgebiet eines Staates. Hierbei sind auch völkerrechtliche Konventionen wie das Genfer Übereinkommen über die Hohe See (Genfer Übereinkommen)⁴ und die UN-Convention on the Law of the Sea (SRÜ)⁵ zu berücksichtigen. Die Möglichkeit, auf das Verhältnis von Völkerrecht und EuGVVO einzugehen, unterscheidet die Materie des Seearbeitsprozessrechts in besonders charakteristischer Weise vom Normalfall ortsfester Beschäftigung an Land.⁶

Zum anderen ist bei seearbeitsrechtlichen Sachverhalten typischerweise eine sehr mobile Gruppe von Arbeitnehmern betroffen.⁷ Ein Wechsel zwischen verschiedenen Schiffen oder anderen maritimen Einrichtungen ist häufiger als bei

¹ <http://northsea-guide.com/deutsch.htm>.

² <http://northsea-guide.com/deutsch.htm>.

³ <www.bohrinsel-arbeit.de/>.

⁴ Genfer Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See, abgedruckt in BGBl. 1972 II, 1091.

⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799.

⁶ Vgl. Mankowski, IPRax 2005, 58 (58).

⁷ Mankowski, IPRax 2003, 21 (21); vgl. Puttfarcken, See-Arbeitsrecht, S. 5.

landgebundener Arbeit.⁸ Deshalb sind für diese Gruppe von international tätigen und flexibel eingesetzten Arbeitnehmern die Regelungen der internationalen Zuständigkeit in der EuGVVO besonders bedeutsam.

Die hohe Relevanz des Seearbeitsprozessrechts für das europäische Prozessrecht zeigt sich auch in der zunehmenden Zahl der Entscheidungen des EuGH in den letzten Jahren zu Fragestellungen des Seearbeitsprozessrechts.⁹

§ 1 Anwendbarkeit der EuGVVO

Die EuGVVO enthält keine speziellen Regelungen für seearbeitsrechtliche Streitigkeiten. Vielmehr wurde auf Sonderregelungen verzichtet, sodass seearbeitsrechtliche Streitigkeiten den gleichen Vorschriften der EuGVVO unterfallen wie alle anderen arbeitsrechtlichen Sachverhalte.

Im Hinblick auf arbeitsrechtliche Streitigkeiten übernahm die EuGVVO inhaltlich zwar einige zentrale Elemente des EuGVÜ (1989), weicht aber in einigen Bereichen auch von ihm ab.¹⁰ Die internationale Zuständigkeit für Arbeitssachen wurde aus Art. 5 Nr. 1 (Besonderer Gerichtsstand des Erfüllungsortes) herausgenommen und in einem eigenen 5. Abschnitt (Art. 18-21 EuGVVO) geregelt. Der 5. Abschnitt orientiert sich nunmehr an den Sonderregimen für Verbraucher- und Versicherungssachen (Art. 8 ff. EuGVVO).¹¹ Anders als die Regelungen der Art. 5 Nr. 1 zweiter und letzter HS. EuGVÜ (1989), sind die Zuständigkeiten in den Art. 18-21 EuGVVO nicht lediglich besondere, sondern ausschließliche Gerichtsstände. Die allgemeinen Vorschriften des 1. und 2. Abschnittes finden deshalb auf Arbeitssachen keine Anwendung.¹² Eine Ausnahme gilt nur für Art. 4 und 5 Nr. 5 EuGVVO, die Art. 18 Abs. 1 EuGVVO ausdrücklich für anwendbar erklärt.¹³

Auch wurde – entsprechend der Systematik bei Verbraucher- und Versicherungssachen – der räumliche Anwendungsbereich auf Arbeitgeber, die in den Mitgliedstaaten zwar keinen (Wohn-)Sitz aber eine Zweigniederlassung unterhalten, ausgedehnt (Art. 18 Abs. 2 EuGVVO).

⁸ Mankowski, IPRax 2005, 58 (58); 4. Teil § 2 H.

⁹ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013; EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417.

¹⁰ Vgl. Mankowski, IPRax 2003, 21 (27).

¹¹ Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich, Art. 18 EuGVVO Rn. 1; Hausmann, EuLF(D) 1 (2000/01), 40 (46); Junker, RIW 2002, 569 (574); Layton/Mercer, European Civil Practice, S. 607 Rn. 18.002; Mankowski, IPRax 2003, 21 (27); Rauscher, IPR, S. 406.

¹² Däubler, NZA 2003, 1297 (1299); Mankowski, IPRax 2003, 21 (27); Staudinger-Hausmann, Anhang II zu Art. 27-37 EGBGB, Rn. 76.

¹³ Vgl. zur ratio der Ausnahmen Layton/Mercer, European Civil Practice, S. 607 f. Rn. 18.002 ff.; zur Bedeutung des Art. 5 Nr. 5 EuGVVO im Bezug auf das internationale Arbeitsprozessrecht siehe 4. Teil § 2 A. 4.

Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Gerichtsstandsvereinbarungen für Arbeitssachen sind nunmehr in Art. 21 EuGVVO geregelt.

A. Regelungsbedarf

Es stellt sich zunächst die Frage, was den europäischen Gesetzgeber veranlasst hat, für den Bereich des Arbeitsrechts besondere prozessuale Regelungen zu treffen und ob diese Überlegungen im gleichen Maße auf *seearbeitsrechtliche* Sachverhalte zutreffen.

Arbeitsverträge unterscheiden sich von anderen Vertragsbeziehungen dadurch, dass eine Partei – der Arbeitnehmer – regelmäßig schwächer und rechtlich weniger erfahren ist als die andere.¹⁴ Das aus dem Arbeitsverhältnis erlangte Entgelt bildet zumeist die Grundlage der wirtschaftlichen Existenz des Arbeitnehmers und er verfügt über geringere finanzielle Mittel als der Arbeitgeber.¹⁵ Darüber hinaus ist er der Weisungsbefugnis des Arbeitgebers unterstellt.¹⁶ Der Arbeitnehmer ist deshalb typischerweise schutzbedürftiger als der Arbeitgeber.

Die hieraus resultierende soziale Abhängigkeit des Arbeitnehmers vom Arbeitgeber begründet eine besondere Schutzpflicht des Staates, die sich im deutschen Recht insbesondere aus dem Sozialstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 1 GG) ergibt.¹⁷ Es obliegt dem Gesetzgeber, einen Rahmen zu schaffen, in dem ein gerechter Ausgleich der Interessen zwischen den wirtschaftlich ungleichen Parteien möglich ist.¹⁸

Dabei genügt es nicht, lediglich das materielle Arbeitsrecht auf einen gerechten Interessenausgleich auszurichten. Auch im arbeitsrechtlichen Prozess behindern den Arbeitnehmer seine geringeren wirtschaftlichen Mittel und er hat es deshalb schwerer, seine Interessen gerichtlich durchzusetzen.¹⁹

¹⁴ *Fuchs/Marhold*, Europäisches Arbeitsrecht, S. 1 f.; ausführliche historische Darstellung in *Gamillscheg*, Arbeitsrecht I, S. 8 ff.; *Knöfel*, RDA 2006, 269 (269 f.); *Kropholler*, IPR, S. 622; *Layton/Mercer*, European Civil Practice, S. 607 Rn. 18.002; *Pontier/Burg*, EU Principles on Enforcement and Jurisdiction, S. 137; *Rauscher*, in: FS Schütze, 695 (695, 698).

¹⁵ *Dütz*, Arbeitsrecht, Rn. 2; *Junker*, Arbeitsrecht, Rn. 8; *Schaub-Schaub*, § 2 Rn. 5; kritisch hierzu *Rommé*, Abhängige Arbeit und gemeinsame Zweckverfolgung, S. 22 f., 86 ff.

¹⁶ *Deakin/Morris*, Labour Law, Rn. 1.1.1.; *Hromadka/Maschmann*, Arbeitsrecht I, S. 10 ff.; *Junker*, Arbeitsrecht, Rn. 10, *Rommé*, Abhängige Arbeit und gemeinsame Zweckverfolgung, S. 74 ff.

¹⁷ *Gamillscheg*, Arbeitsrecht I, S. 132 f.; *Jarass/Pieroth-Jarass*, Art. 20 GG Rn. 107; *Junker*, Arbeitsrecht, Rn. 15; *Schaub-Schaub*, § 2 Rn. 1.

¹⁸ *Dütz*, Arbeitsrecht, Rn. 3-5; kritisch und für eine Restriktion des Arbeitnehmerschutzes *Thüsing*, NJW 2004, 2576 (2576 f.); vgl. auch *Rommé*, Abhängige Arbeit und gemeinsame Zweckverfolgung, S. 5.

¹⁹ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 3.

Die Schutzbedürftigkeit des Arbeitnehmers endet zudem nicht an den Staatsgrenzen: Im Zuge der Globalisierung und der zunehmenden internationalen Verflechtung der Weltwirtschaft im 20. Jahrhundert stieg die Zahl der internationalen Arbeitsverhältnisse.²⁰ In Europa wurde dieser Prozess durch die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Binnenmarktes und die Arbeitnehmerfreizügigkeit (Art. 45 AEUV) und Dienstleistungsfreiheit (Art. 56 AEUV) weiter beschleunigt.²¹

Dieser Strukturwandel erfasst auch das Seearbeitsrecht.²² Die zunehmende Ausflagung von Schiffen und das Anheuern von Schiffsbesatzungen aus Ländern mit niedrigen Lohnkosten haben das internationale Seearbeitsrecht an Bedeutung gewinnen lassen.²³ Zudem ist Arbeitsverhältnissen auf Schiffen naturgemäß eine internationale Komponente zueigen. Von der Küstenschifffahrt abgesehen, verkehren Schiffe regelmäßig zwischen den Häfen verschiedener Staaten. Schon hierdurch wird der originär internationale Charakter von Seearbeitsverhältnissen ersichtlich. Schließlich ist der Sektor der maritimen Arbeit auch ökonomisch von großer Bedeutung für die EU. Insgesamt sind ca. 3 Millionen Arbeitnehmer in der maritimen Wirtschaft, z.B. im Schiffsbau, Seefischerei, als Hafenarbeiter und Seeleute, sowie in verschiedenen mit der maritimen Wirtschaft verbundenen Dienstleistungsberufen (Versicherungen, Banken) tätig.²⁴

Um den Arbeitnehmer angemessen und effektiv zu schützen, muss deshalb schon auf der Ebene des Kollisionsrechts bzw. der Ermittlung der internationalen Zuständigkeit angesetzt werden.²⁵ Diese Zielsetzung erfüllt das in der EuGVVO niedergeschriebene europäische internationale Arbeitsprozessrecht.²⁶

Der europäische Gesetzgeber hat der besonderen Schutzwürdigkeit des Arbeitnehmers im internationalen Arbeitsprozess zuletzt in Art. 18 ff. EuGVVO Rech-

²⁰ *Junker*, RIW 2001, 94 (94); *Junker*, Internationales Arbeitsrecht im Konzern, S. 1; *Koch/Magnus/Winkler von Mohrenfels*, S. 234 f.; *Kodek/Rebhahn-Thomas*, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 105; *Thüsing*, NZA 2003, 1303 (1303); Vgl. zum ökonomischen Hintergrund *van den Bergh*, Working Across Borders, S. 3 ff.

²¹ Vgl. zum Einfluss der Grundfreiheiten auf das Internationale Arbeitsrecht *Reithmann/Martiny-Martiny*, Rn. 4811 ff.

²² *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, Einführung S. 85; *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 1 f.

²³ *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 1 f.

²⁴ Vgl. *Christodoulou-Varotsi/Pentsov*, Maritime Work Law Fundamentals, S. 747.

²⁵ *Giuliano/Lagarde-Bericht* zu Art. 6 EVÜ Anm. 4, ABLEG 1980 C 282/247, *Kropholler*, IPR, S. 486, 605 f.; *Layton/Mercer*, European Civil Practice, S. 607 Rn. 18.002; *Plender*, The Rome Convention on the Choice of Law for Contracts, S. 159 para. 8-01 f.; *Riesenhuber*, Europäisches Vertragsrecht, Rn. 173; *Staudinger-Magnus*, Art. 30 EGBGB Rn. 1.

²⁶ *Rauscher*, in: FS Schütze, 695 (697 f.).

nung getragen.²⁷ Im Unterschied zu ihrem Vorgänger – dem EuGVÜ – enthält die EuGVVO erstmalig ein besonderes Schutzregime für Individualarbeitsverträge auf der Ebene der internationalen Zuständigkeit.²⁸

B. Anwendungsbereich des 5. Abschnitts der EuGVVO

Die Zuständigkeitsregelungen der Art. 19-21 EuGVVO sind gemäß Art. 18 Abs. 1 EuGVVO nur dann anwendbar, wenn ein individueller Arbeitsvertrag oder Ansprüche aus einem solchen Gegenstand des Verfahrens sind. Daher ist zunächst eine Definition des Individualarbeitsvertrags zu geben (**I.**), bevor untersucht werden kann, inwieweit sich maritime Tätigkeiten unter diesen Begriff subsumieren lassen (**II.** – **V.**).

I. Definition des Begriffs „Individualarbeitsvertrag“

Eine ausdrückliche Definition des Begriffs „Individualarbeitsvertrag“ fehlt in der EuGVVO. Der Begriff ist gemeinschaftsrechtlich-autonom auszulegen. Dies ergibt sich schon aus der Rechtsnatur der EuGVVO als europäisches Sekundärrecht, welches nicht nach dem innerstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten ausgelegt werden darf.²⁹ Vereinzelte Stimmen in der englischen Literatur haben dagegen bisher eine gemeinschaftsrechtlich-autonome Auslegung des Begriffes „Individualarbeitsvertrag“ im Zusammenhang mit Art. 6 EVÜ (heute Art. 8 Rom I-VO) abgelehnt.³⁰ *Plender* weist auf praktische Schwierigkeiten hin, wenn ein Vertrag nach einer autonomen Auslegung des Art. 6 EVÜ/Art. 8 Rom I-VO (respektive Art. 18 EuGVVO) als Arbeitsvertrag zu qualifizieren wäre, nach dem nationalen Recht des zuständigen Gerichts bzw. nach dem anwendbaren Sachrecht bei einem rein nationalen Sachverhalt jedoch nicht als Arbeitsvertrag angesehen

²⁷ Erwägungsgrund Nr. 13 des Rates der Europäischen Union zur Verordnung (EG) Nr. 44/2001; Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 18 Rn. 5; *Kropholler*, EuZPR, Art. 18 Rn. 1; *Schmidt*, Europäisches Zivilprozessrecht, S. 40 Rn. 107.

²⁸ Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 2; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (27); *Staudinger-Hausmann*, Anhang II zu Art. 27-37 EGBGB Rn. 76.

²⁹ Vgl. *Däubler*, NZA 2003, 1297 (1299); Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 18 EuGVVO Rn. 23; *Junker*, in: FS Schlosser, 299 (302); *Layton/Mercer*, European Civil Practice, S. 608 Rn. 18.005; *Schroeder*, JuS 2004, 180 (185); schon zu den Begrifflichkeiten des EuGVÜ (welches noch kein Rechtsakt der EG war) EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2051 Rn. 60); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (74 f. Rn. 12 f.); zum Begriff des Arbeitnehmers EuGH v. 3. Juli 1986, Rs. 66/85 – *Lawrie-Blum/Baden-Württemberg* – Slg. 1986, 2121 (2144 Rn. 16); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 82.

³⁰ Zur Vergleichbarkeit von Art. 6 EVÜ und Art. 18 EuGVVO sogleich.

würde.³¹ Konsequenz wäre die Anwendung eines nationalen Arbeitsrechts (bzw. die Begründung eines arbeitsrechtlichen Gerichtsstandes), obwohl gerade dieses nationale Arbeitsrecht eine solche Konstellation nicht erfassen will und unter Umständen keine adäquaten Regelungen enthält. Um diese Diskrepanz zu vermeiden, soll eine Qualifikation grundsätzlich nach der *lex causae* vorgenommen werden („bootstrap principle“).³²

Eine solche Berücksichtigung innerstaatlichen Rechts würde aber dem Ziel der EuGVVO, die Zuständigkeitsregelungen für die Gerichte in den Mitgliedstaaten zu vereinheitlichen, zuwiderlaufen und damit die Wirksamkeit der Verordnung (*effet utile*) beeinträchtigen.³³ Insbesondere bestände eine Manipulationsgefahr durch einzelne Mitgliedstaaten,³⁴ die durch Änderung ihres nationalen Arbeitnehmerbegriffs die Regelung der EuGVVO aushöhlen könnten. Auch würde die Bedeutung des primären Gemeinschaftsrechts verkannt. Grundlage für die europäische Gesetzgebung in Form des Sekundärrechts bildet das primäre Gemeinschaftsrecht wie es in den Gründungsverträgen niedergelegt ist. Daher muss bei der Auslegung der sekundärrechtlichen EuGVVO auch zwingend die im AEUV festgeschriebene Arbeitnehmerfreizügigkeit beachtet werden (Art. 45 AEUV).³⁵ Im Ergebnis kann es deshalb auf eine Qualifikation nach der (nationalen) *lex causae* nicht ankommen. Der Begriff des „Individualarbeitsvertrages“ ist gemeinschaftsrechtlich autonom auszulegen.

Zur gemeinschaftsrechtlich autonomen Auslegung des Begriffs kommen – wie schon bei der Auslegung des Dienstleistungsbegriffs³⁶ – drei Quellen in Betracht:

Erstens ist die Rechtsprechung zum gleichlautenden Begriff des Arbeitsvertrages im EuGVÜ weiter von Bedeutung, denn die EuGVVO ist die Vergemeinschaftung des EuGVÜ, baut also auf Letzterem auf.³⁷ Entsprechend wurde der Gedanke der Kontinuität auch in die Erwägungsgründe (vgl. Nr. 5 und 19) der EuGVVO aufgenommen.

Zweitens kann auf die Auslegung des gleichlautenden Begriffs in Art. 6 EVÜ bzw. Art. 8 Rom I-VO als dessen sekundärrechtlichen Nachfolgevorschrift zu-

³¹ *Plender*, The Rome Convention on the Choice of Law for Contracts, S. 162 ff. para. 8-06 ff.; vgl. auch *Knöfel*, RDA 2006, 269 (271 f.).

³² *Plender*, The Rome Convention on the Choice of Law for Contracts, S. 164 para. 8-09 f.; so auch *North-Morse*, Contract Conflicts, S. 143.

³³ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2051 Rn. 60); *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 18 EuGVVO Rn. 23; *Junker*, in: FS Schlosser, 299 (302); *Kodek/Rebhahn-Pacic*, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 89; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 82 Fn. 383.

³⁴ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 75.

³⁵ Noch zu Art. 39 EGV: *Rauscher-Mankowski*, Art. 18 Brüssel I-VO, Rn. 3; noch zur EuGVÜ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 75; kritisch *Knöfel*, RDA 2006, 269 (271 f.).

³⁶ Siehe 3. Teil § 1 D. II. 1.

³⁷ *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (27); *Micklitz/Rott*, EuZW 2001, 325 (327); vgl. auch *Junker*, RIW 2002, 569 (570).

rückgegriffen werden.³⁸ Eine einheitliche Auslegung gleicher Begriffe in EVÜ/Rom I-VO und EuGVVO begünstigt zudem zum erstrebenswerten Gleichlauf von zuständigem *forum* und anwendbarem Recht.³⁹

Drittens ist – wie soeben erwähnt – bei der Auslegung des Begriffes „Individualarbeitsvertrag“ in der sekundärrechtlichen EuGVVO der primärrechtliche Arbeitnehmerbegriff des Art. 45 AEUV zu beachten.⁴⁰ Der Begriff des Arbeitnehmers ist eng mit dem Begriff des Arbeitsvertrages verbunden. Ein Individualarbeitsvertrag setzt zwangsläufig voraus, dass eine Partei Arbeitgeber und die andere Partei Arbeitnehmer ist. Die Definitionen für Arbeitnehmer und Individualarbeitsvertrag lassen sich demnach nicht völlig isoliert voneinander betrachten.⁴¹

Aus diesen Quellen ergibt sich folgende Definition des Individualarbeitsvertrags:

Individualarbeitsverträge sind Vereinbarungen zwischen zwei Personen, die eine abhängige, weisungsgebundene, entgeltliche Tätigkeit zum Gegenstand haben, wobei der Arbeitnehmer in einer bestimmten Weise in den Betrieb des Arbeitgebers eingebunden ist und kein unternehmerisches Risiko trägt.⁴²

Zentrales Kriterium der Arbeitnehmereigenschaft im Sinne der EuGVVO – wie auch im sonstigen Europarecht – ist die Weisungsabhängigkeit des Arbeitnehmers vom Arbeitgeber. Daneben ist von Bedeutung, ob ein unternehmerisches Risiko getragen und ob auf gewisse Dauer eine Leistung gegen Entgelt erbracht wird.⁴³

³⁸ Vgl. Rom I-VO, Erwägungsgrund Nr. 7; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann-Albers, Art. 18 EuGVVO Rn. 2; Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 18 EuGVVO Rn. 24; Kodek/Rebhahn-Thomas, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 109; Kropholler, EuZPR, Art. 18 Rn. 2; Thoma/Putzo-Hüßtege, Art. 18 EuGVVO Rn. 1; schon zum EuGVÜ Junker, RabelsZ 55 (1991), 674 (686 ff.); Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 19 f., 85; in Deutschland ist Art. 6 EVÜ in Art. 30 EGBGB inkorporiert.

³⁹ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4; Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 85; vgl. auch ausführlich – insbesondere im Hinblick auf Abweichungen – Mankowski, in: FS Heldrich, 867 (868 ff.).

⁴⁰ Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann-Albers, Art. 18 EuGVVO Rn. 2; Kodek/Rebhahn-Pacic, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 83; Mankowski, BB 1997, 465 (467); Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 3.

⁴¹ Mankowski, BB 1997, 465 (467).

⁴² Vgl. Fasching-Simotta, Art. 18 EuGVVO Rn. 11; Henssler/Braun-Henssler, S. 9 f.; Kodek/Rebhahn-Thomas, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 109; Kropholler, EuZPR, Art. 18 Rn. 2; Layton/Mercer, European Civil Practice, S. 609 Rn. 18.005; Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 4; Schmidt, Europäisches Zivilprozessrecht, S. 40 Rn. 107; bereits zum EuGVÜ, vgl. EuGH v. 3. Juli 1986, Rs. 66/85 – Lawrie-Blum/Baden-Württemberg – Slg. 1986, 2121 (2144 Rn. 17); vgl. zu den einzelnen Merkmalen Calliess/Ruffert-Brechmann, Art. 39 EG-Vertrag Rn. 9 ff.; Jenard/Möller-Bericht, ABl. EG 1979 C 59/72 Rn. 41.

⁴³ Vgl. Calliess/Ruffert-Brechmann, Art. 39 EG-Vertrag Rn. 9 ff.

Wie das „*Bosman-Urteil*“ des EuGH zeigt, ist eine soziale oder wirtschaftliche Abhängigkeit der weisungsabhängigen Partei nicht notwendig.⁴⁴

Aus Individualarbeitsverträgen können sich vielfältige Ansprüche ergeben. Hierunter fallen nicht nur Ansprüche auf Zahlung des Arbeitsentgeltes und auf die Arbeitsleistung (Hauptleistungspflichten), sondern auch Pensionsabreden, Ansprüche aus Verletzung von Geheimhaltungspflichten oder Wettbewerbsverbote (etc.), soweit sie sich aus dem speziellen Arbeitsverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ergeben.⁴⁵

II. Mannschaft von Schiffen und maritimen Einrichtungen als Arbeitnehmer

Bei den meisten Tätigkeiten auf See ist eine Subsumtion unter den entwickelten Begriff des Arbeitsvertrages ohne weiteres möglich. Für Wartung und Betrieb von Bohrinseln und Forschungsstationen sowie den Betrieb von Schiffen wird eine Vielzahl unterschiedlich qualifizierter Arbeitskräfte benötigt. Neben Facharbeitern aus handwerklichen Berufen und ungelernten Hilfskräften – für Arbeitsplätze im Küchen- und Restaurantbereich, Reinigungsservice, Krankenstation, Lagerbereich – wird auch hochqualifiziertes technisches Personal eingesetzt. Sie führen ihre Tätigkeit entsprechend den Weisungen des Kapitäns (als Vertreter des Reeders) aus⁴⁶ und tragen kein eigenes unternehmerisches Risiko. Für ihre Tätigkeit erhalten sie ein mit dem Reeder (oder ausnahmsweise dem Kapitän) vereinbartes Entgelt. Für Schiffsleute an Bord von Schiffen und maritimen Einrichtungen ergeben sich im Hinblick auf die Merkmale „Weisungsgebundenheit“ und „Fehlen eines eigenen unternehmerischen Risikos“ keine Unterschiede zu Arbeitnehmern an Land.⁴⁷ So ist auch der EuGH in seinen Urteilen mit seearbeitsrechtlichem Bezug ohne weitere Erörterung von der Arbeitnehmereigenschaft von Mannschaften von Schiffen ausgegangen.⁴⁸

⁴⁴ EuGH v. 15. Dezember 1995, Rs. C-415/93 – *Bosman* – Slg. 1995 I, 4921 (5063 Rn. 73); Calliess/Ruffert-Brechmann, Art. 39 EG-Vertrag Rn. 15; vgl. auch Mankowski, RIW 2004, 167 (168).

⁴⁵ Nicht jedoch, wenn sie gegenüber einem Dritten, wie z.B. einem Mutterkonzern, bestehen. Vgl. Aufzählung möglicher Ansprüche bei Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 5 ff.; Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 91.

⁴⁶ Lindemann/Bemm, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 11, 19; zur Stellung des Kapitäns als Vertreter des Reeders sogleich.

⁴⁷ Vgl. Herber, Seehandelsrecht, S. 161; vgl. zum „Seaman“ als Arbeitnehmer im englischen Recht Sec. 25 ff. Merchant Shipping Act 1995, abgedruckt und kommentiert in Fogarty, Merchant Shipping Legislation, S. 46 ff. para. 2.4 – 2.15.

⁴⁸ Vgl. z.B. EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013.

III. Kapitän als Arbeitnehmer

Im Hinblick auf seine Rechtsstellung als Vertreter des Arbeitgebers (z.B. Reeder), könnten sich auf den ersten Blick bei einer Einordnung des Schiffsführers (Kapitäns) als Arbeitnehmer Bedenken ergeben.⁴⁹ Der Kapitän verfügt über disziplinarische⁵⁰ sowie handelsrechtliche⁵¹ Befugnisse.⁵² Aus diesem Grund könnte es am Element der „weisungsabhängigen Tätigkeit“ nach der gemeinschaftsrechtlich autonomen Definition des Arbeitnehmers fehlen.

1. Überblick über die Befugnisse des Kapitäns

Der Kapitän ist der Vorgesetzte aller Besatzungsmitglieder und sonstigen an Bord tätigen Personen und ihm steht die oberste Anordnungsbefugnis zu.⁵³ Er übt dadurch das Weisungsrecht des Arbeitgebers gegenüber den Besatzungsmitgliedern aus.⁵⁴ Der Kapitän ist jedoch nicht lediglich in arbeitsrechtlicher Hinsicht Vertreter des Arbeitgebers, sondern auch handelsrechtlich und hat auch über die reine Vertretungsmacht hinausgehende handelsrechtliche Befugnisse.⁵⁵

Schließlich hat der Kapitän eines Schiffes auch Befugnisse, welche über gewöhnliche zivilrechtliche Kompetenzen hinausreichen. Er trägt die Verantwortung für die nautische und administrative Führung des Schiffes (*Schiffsgewalt*).⁵⁶ So hat er z.B. im deutschen Recht nach § 106 Abs. 2 – 4 SeemG für die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit an Bord zu sorgen und diese notfalls mit den erforderlichen Zwangsmitteln durchsetzen (polizeiliche Befugnisse).⁵⁷ Eine entsprechende Regelung findet sich auch in den meisten anderen nationalen Gesetzen der EU-Mitgliedstaaten.⁵⁸ Zudem hat der Kapitän in den meisten Rechtsordnungen auch

⁴⁹ *Hanses*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns, S. 119 ff.; *Schaub-Linck*, §186 Rn. 117.

⁵⁰ Zum deutschen Recht vgl. §§ 106 ff. Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (SeemG) abgedruckt in BGBl. 1957, 713; zum englischen Recht vgl. *Fogarty*, Merchant Shipping Legislation, S. 80 f. para. 2.96; Merchant Shipping (Master's Discretion) Regulations 1997 abgedruckt in SI 1997, 2886 ff.

⁵¹ Zum deutschen Recht vgl. §§ 511 ff. HGB.

⁵² *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 11 ff.; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146; *Schaub-Linck*, §186 Rn. 117.

⁵³ § 106 I SeemG.

⁵⁴ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 11, 28 ff.

⁵⁵ Ausführlich *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 35 ff.; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 151 ff.; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 511 ff.; *K. Schmidt*, ZHR 1977, 209 (212 ff.).

⁵⁶ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 13; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 147.

⁵⁷ Vgl. EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker U.A./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10493 Rn. 61); *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 13; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 147.

⁵⁸ Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackl* zu EuGH v. 30. September 2003, Rs. C-405/01 – *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE* – Slg. 2003 I, 10391 (10403 Rn. 29); z.B. zum spanischen Recht: Art. 110, 116.3. f., 127 Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante vom 24. November 1992; Art. 610 und 700 Código de Comercio; zum englischen Recht

gewisse personenstandsrechtliche Befugnisse, die nicht mehr mit den Erfordernissen der ordnungsgemäßen Schiffsführung zu erklären sind.⁵⁹ So ist nach § 45 Abs. 2 PersStdGAV⁶⁰ dem Schiffsführer Geburt oder Tod einer an Bord befindlichen Person anzuzeigen und der Schiffsführer hat diese Anzeige aufzunehmen und an das zuständige Seemannsamt weiterzuleiten (§ 45 Abs. 3 PersStdGAV).⁶¹

2. Vergleich mit Organpersonen

Organpersonen üben – ebenso wie Kapitäne – selbst das Weisungsrecht des Arbeitgebers gegenüber anderen aus.⁶² Daher stufen einige nationale Rechtsordnungen angestellte Organpersonen von Gesellschaften nicht als Arbeitnehmer ein.⁶³ Eine solche ausdrückliche Regelung findet sich im Gemeinschaftsrecht nicht. Es stellt sich demnach die Frage, ob das Gemeinschaftsrecht Organpersonen als Arbeitnehmer behandelt oder der Ansicht der erwähnten nationalen Rechtsordnungen folgt und Organpersonen nicht als Arbeitnehmer einstuft.

Für eine Einstufung von Organpersonen als Arbeitnehmer spricht, dass Organpersonen wiederum selbst Zielvorgaben erfüllen müssen.⁶⁴ In Bezug auf ihren Arbeitgeber (die Gesellschaft) können Organpersonen in einem Weisungsverhältnis stehen, soweit das Gesellschaftsrecht sie nicht unabhängig stellt.⁶⁵ Das anwendbare Gesellschaftsrecht ist somit eine Vorfrage in Bezug auf die Bestimmung der Arbeitnehmereigenschaft. Ergibt sich aus dem anwendbaren Gesellschaftsrecht eine Weisungsabhängigkeit, sind auch Organpersonen als Arbeitnehmer einzuordnen.⁶⁶ Hieran ändert sich grundsätzlich auch dann nichts, wenn die Organperson gleichzeitig Gesellschafterin ist, solange ein wie auch immer geartetes Weisungsverhältnis zur Gesellschaft besteht.⁶⁷ Ist eine Person jedoch

Sec. 105 Merchants Shipping Act 1997 abgedruckt und kommentiert in *Fogarty*, Merchant Shipping Legislation, S. 216 para. 513.

⁵⁹ *Epiney*, NVwZ 2004, 1067 (1073).

⁶⁰ § 46 der Verordnung zur Ausführung des Personenstandsgesetzes vom 12. August 1957 abgedruckt in BGBl. 1957 I, S. 1139, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. Dezember 2001 (BGBl. 2001 I S. 3752).

⁶¹ Zum Spanischen Recht siehe Art. 42, 722, 729 Código Civil und Art. 19 Ley de Registro Civil.

⁶² *Mankowski*, RIW 2004, 167 (169); Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 8a.

⁶³ Vgl. für das deutsche Arbeitsprozessrecht § 5 Abs. 1 S. 3 ArbGG; *Harbarth/Nordmeier*, IPRax 2009, 393 (393 ff., 398); *Mankowski*, RIW 2004, 167 (167); *Pohl*, NZA 1998, 735 (739).

⁶⁴ Vgl. *Harbarth/Nordmeier*, IPRax 2009, 393 (398); Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 8b ff.

⁶⁵ *Calliess/Ruffert-Brechmann*, Art. 39 EG-Vertrag Rn. 12; *Mankowski*, RIW 2004, 167 (170).

⁶⁶ *Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich*, Art. 18 EuGVVO Rn. 6; *Mankowski*, RIW 2004, 167 (172).

⁶⁷ *Calliess/Ruffert-Brechmann*, Art. 39 EG-Vertrag Rn. 12; vgl. auch EuGH v. 10. Dezember 1991, Rs. C-179/90 – *Merci Convenzionali Porto di Geneva* – Slg. 1991 I, 5889 (5927 Rn. 13).

Alleingesellschafterin oder maßgeblich beteiligte Gesellschafterin, so wird man eine Weisungsabhängigkeit nicht mehr annehmen können.⁶⁸ In letzterem Fall trägt die Gesellschafterin regelmäßig auch das unternehmerische Risiko, so dass es schon an dieser Voraussetzung des Arbeitnehmerbegriffs fehlen wird.⁶⁹

Überträgt man diesen Gedanken auf die rechtliche Stellung des Kapitäns, so steht auch bei diesem ein etwaiges Weisungsrecht der Einordnung als Arbeitnehmer grundsätzlich nicht im Wege. Der Kapitän ist ebenfalls einer übergeordneten Gesellschaft (Reeder oder Schifffahrtsgesellschaft) unterstellt und erhält durch diese Weisungen.⁷⁰ Solange er nicht selbst Reeder (*Reeder-Kapitän*) ist oder eine maßgebliche Beteiligung an der übergeordneten Gesellschaft hat, ist er deshalb – ungeachtet seiner Stellung gegenüber der Schiffsbesatzung – als weisungsabhängig zu betrachten. Ferner trägt er kein unternehmerisches Risiko.⁷¹ Der Vergleich der Stellung des Kapitäns mit der Stellung von Organpersonen spricht demnach für eine Einstufung des Kapitäns als Arbeitnehmer.

3. Rechtsprechung des EuGH (zu Art. 39 EGV/Art. 45 AEUV)

Wie bereits im 4. Teil § 1 B. I. dargelegt speist sich die Definition des Arbeitnehmerbegriffs der Art. 18 ff. EuGVVO auch aus der Rechtsprechung des EuGH zu Art. 39 EGV (heute Art. 45 AEUV). Die diesbezüglich vom EuGH herausgearbeiteten Kriterien spiegeln den Grundkonsens der mitgliedstaatlichen Rechtslagen wider, die in allen Mitgliedstaaten bestehenden Leitgedanken.⁷² Da sich der EuGH weder im Hinblick auf das EuGVÜ noch auf die EuGVVO mit der Arbeitnehmereigenschaft eines Kapitäns auseinandergesetzt hat, wird im Folgenden die hierzu ergangene Rechtsprechung dargestellt.

Der EuGH hat sich im Jahre 2003 in zwei Entscheidungen mit der rechtlichen Stellung des Kapitäns im Zusammenhang mit der Arbeitnehmerfreizügigkeit nach Art. 45 AEUV beschäftigt. In seinen Entscheidungen „*Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland*“ und „*Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ ANAVE*“ hatte der EuGH über die Vorlagefrage zu entscheiden, ob Artikel 45 Abs. 4 AEUV dahingehend auszulegen ist, dass er einen Mitgliedstaat berechtigt, seinen Staatsangehörigen die Beschäftigung als Schiffsführer (Kapitän) auf Schiffen seiner Flagge vorzubehalten.⁷³

⁶⁸ Calliess/Ruffert-Brechmann, Art. 39 EG-Vertrag Rn. 12; Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich, Art. 18 EuGVVO Rn. 6; Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 8c.

⁶⁹ Mankowski, RIW 2004, 167 (171).

⁷⁰ Lindemann/Bemm, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 3.

⁷¹ Vgl. Lindemann/Bemm, Seemannsgesetz, § 3 Rn. 5.

⁷² Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 84 f.

⁷³ EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker U.A./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10484 Rn. 30); EuGH v. 30. September 2003, Rs. C-405/01 – *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE* – Slg. 2003 I, 10391 (10435 Rn. 28); vgl. Epiney, NVwZ 2004, 1067 (1073).

Da Art. 45 AEUV nach seinem Anwendungsbereich die Arbeitnehmereigenschaft der betroffenen Person voraussetzt, ist es unumgänglich, sich zumindest inzident mit der Frage der Arbeitnehmereigenschaft der Kläger – Schiffsführer eines Seefischereischiffes – auseinanderzusetzen. Hierzu führt die Generalanwältin *Stix-Hackel* in Übereinstimmung mit dem im Fall „*Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland*“ vorlegenden Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht aus, dass ein Kapitän als Arbeitnehmer zu betrachten sei.⁷⁴ Er befinde sich in einem abhängigen und entgeltlichen Beschäftigungsverhältnis mit dem Seefischereibetrieb⁷⁵ beziehungsweise im Falle „*Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE*“ als leitender Angestellter in einem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis zum Reeder.⁷⁶ Auch eine etwaige Beteiligung als Minderheitsgesellschafter an der übergeordneten Gesellschaft ändert an seiner Arbeitnehmereigenschaft grundsätzlich nichts.⁷⁷ Hier zeigt sich die bereits dargestellte Parallele zur Problematik bei Organpersonen. Bei Kapitänen ist ebenso wie bei Organpersonen erst dann die Weisungsgebundenheit zu verneinen, wenn eine Person Alleingesellschafterin oder maßgeblich beteiligte Gesellschafterin ist. Wie die Entscheidung „*Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE*“ zeigt, besteht auch kein Grund, die im Zusammenhang mit der Seefischereischiffahrt gemachten Aussagen nicht auf andere Schifffahrtsverhältnisse zu übertragen. Demnach ist der Kapitän grundsätzlich weisungsgebunden.

Im Hinblick auf die polizeilichen Befugnisse des Kapitäns gelangt der EuGH zu der Auffassung, dass diese zweifellos eine zumindest mittelbare Teilnahme an der Ausübung hoheitlicher Befugnisse mit sich bringen.⁷⁸ Insbesondere die personenstandsrechtlichen Funktionen des Kapitäns seien nicht lediglich durch die Erfordernisse einer ordentlichen Schiffführung erklärbar.⁷⁹ Allerdings folge daraus keine zwangsläufige Rechtfertigung nach Art. 45 Abs. 4 AEUV. Vielmehr ist ein Mitgliedstaat nur dann berechtigt, seinen eigenen Staatsangehörigen die Be-

⁷⁴ Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackel* zu EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10455 Rn. 19); Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackel* zu EuGH v. 30. September 2003, Rs. C-405/01 – *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE* – Slg. 2003 I, 10391 (10407 Rn. 46).

⁷⁵ Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackel* zu EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10455 Rn. 19).

⁷⁶ Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackel* bezugnehmend auf die Stellungnahme der spanischen Regierung zu EuGH v. 30. September 2003, Rs. C-405/01 – *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE* – Slg. 2003 I, 10391 (10403 Rn. 29); vgl. zum deutschen Recht *Hanses*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns, S. 132 ff.

⁷⁷ Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackel* zu EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10457 Rn. 27).

⁷⁸ EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10493 Rn. 61); *Epiney*, NVwZ 2004, 1067 (1073).

⁷⁹ EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10492 Rn. 61); *Epiney*, NVwZ 2004, 1067 (1073).

schäftigung als Schiffsführer (Kapitän) auf Schiffen unter seiner Flagge vorzubehalten, „wenn die den Schiffsführern solcher Schiffe zugewiesenen hoheitlichen Befugnisse tatsächlich regelmäßig ausgeübt werden und nicht nur einen sehr geringen Teil seiner Tätigkeit ausmachen“.⁸⁰

Der Kern der Aufgaben des Kapitäns – insbesondere in der Kleinen Seeschifffahrt – besteht aber in der Führung des Schiffes und der Leitung der Besatzung. Dabei handelt es sich um arbeitsrechtliche Aufgaben, die üblicherweise Produktions- oder Werksleitern zukommen.⁸¹ Übertragen auf die Frage nach der Arbeitnehmerqualität des Kapitäns bedeutet dies, dass die (gelegentliche) Ausübung hoheitlicher Befugnisse nichts an seiner Arbeitnehmereigenschaft ändert.⁸² Er wird dadurch auch nicht zum Beschäftigten in der öffentlichen Verwaltung.⁸³

4. Abgrenzung zum einfachen Dienstvertrag

Wird ein Kapitän nur gelegentlich für eine bestimmte Reederei oder Schifffahrtsgesellschaft tätig, kontrahiert er also immer wieder neu für einzelne Fahrten mit der übergeordneten Gesellschaft, so könnte es am Merkmal „auf gewisse Dauer“ bzw. „Eingliederung in den Betrieb“ im Hinblick auf den europäischen Arbeitnehmerbegriff fehlen. Es läge vielmehr ein Dienstvertrag vor.⁸⁴ Insoweit kommt es auf die konkreten Umstände des Einzelfalles an. Hierin ist jedoch keine seerechtliche Besonderheit zu sehen. Vielmehr richtet sich die Abgrenzung zwischen Dienstvertrag und Arbeitsvertrag beim Kapitän nach den allgemeinen im Europarecht entwickelten Grundsätzen.

5. Bewertung

Dass der Arbeitnehmer eine Weisungsbefugnis des Arbeitgebers gegenüber Dritten ausübt, verhindert seine Einordnung als Arbeitnehmer nicht *per se*. Zwar ist der Kapitän insoweit Vertreter der Arbeitgeberseite. Tatsächlich ist der Kapitän aber seinerseits den Weisungen der Reederei bzw. Schifffahrtsgesellschaft unterstellt.⁸⁵ Diese steuert den wirtschaftlichen Schiffsbetrieb, bestimmt die Ladung,

⁸⁰ EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10495 Rn. 69); vgl. EuGH v. 30. September 2003, Rs. C-405/01 – *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE* – Slg. 2003 I, 10391 (10441 Rn. 50).

⁸¹ Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackl* zu EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker U.A./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10457 Rn. 29).

⁸² Vgl. Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackl* zu EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker U.A./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10457 Rn. 29); auch EuGH v. 3. Juli 1986, Rs. 66/85 – *Lawrie-Blum/Baden-Württemberg* – Slg. 1986, 2121 (2121 Rn. 26 ff.).

⁸³ EuGH v. 30. Oktober 2003, Rs. C-47/02 – *Anker u.a./Bundesrepublik Deutschland* – Slg. 2003 I, 10447 (10492 Rn. 59).

⁸⁴ Vgl. *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 9.

⁸⁵ Vgl. *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 2 f.; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 13.

die Frachtraten und den Einsatz der Schiffe in Bezug auf den Terminplan und die anzulaufenden Häfen.⁸⁶ Dem Kapitän obliegt dann nur die tatsächliche Umsetzung dieser grundlegenden Entscheidungen.

Die weit reichenden zivilrechtlichen Befugnisse des Kapitäns lassen sich nur im historischen Kontext erklären: Seit dem ausgehenden Mittelalter hatte der Kapitän für lange Zeit regelmäßig die Stellung eines Reeders oder Mitreeders.⁸⁷ Selbst angestellte Kapitäne hatten besondere unternehmerische Freiheiten. So waren sie am Gewinn der Reise beteiligt und durften eine bestimmte Menge von Waren auf eigene Rechnung befördern, um im Bestimmungshafen damit Handel zu treiben.⁸⁸ Darüber hinaus erhielten sie oftmals persönlich eine gesonderte Vergütung vom Ladungsempfänger, wenn der Transport erfolgreich durchgeführt wurde (sogenannte *Kaplagen/Primage*).⁸⁹ Damals trug der Kapitän ein eigenes unternehmerisches Risiko.

In der heutigen Zeit ist der Kapitän regelmäßig nicht mehr (Mit-)Eigentümer des Schiffes und auch nicht am Gewinn der Reise (des Transports) beteiligt.⁹⁰ Insbesondere befördert er keine Frachtgüter auf eigene Rechnung mehr.⁹¹ Auch etwaige *Kaplaken* oder eine *Primage* muss er an den Reeder herausgeben.⁹² Die Stellung des Kapitäns hat sich im Laufe der historischen Entwicklung von der eines Miteigentümers zu der eines Arbeitnehmers (leitenden Angestellten) gewandelt.⁹³ Nur in der Tramp- und Kleinschiffahrt ist der Kapitän auch heute noch gelegentlich Miteigentümer und Unternehmer.⁹⁴ In allen anderen Fällen trägt der Kapitän regelmäßig kein nennenswertes eigenes unternehmerisches Risiko mehr. Seine herausgehobene rechtliche Stellung gründet heute darin, dass ihm Menschen und wertvolle Güter anvertraut sind.⁹⁵ Diese hat er mit Hilfe seiner nautischen und technischen Kenntnisse vor den Gefahren der See zu schützen.⁹⁶ Der Kapitän ist demnach grundsätzlich Arbeitnehmer nach gemeinschaftsrechtlich-autonomen Verständnis.⁹⁷

⁸⁶ Vgl. BAG v. 26. September 1996, NZA 1997, 202 (202).

⁸⁷ *Hanses*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns, S. 31 ff., 46, 55; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 1.

⁸⁸ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 1.

⁸⁹ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 1.

⁹⁰ *Hanses*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns, S. 56f.; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146.

⁹¹ Vgl. zum deutschen Recht §§ 543 f. HGB; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146; *Rabe*, Seehandelsrecht, § 543 f.

⁹² Vgl. § 543 HGB; *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 44.

⁹³ *Hanses*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns, S. 56 f., 175; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146, 149; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 2.

⁹⁴ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 19; *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 2.

⁹⁵ *Rabe*, Seehandelsrecht, Vor § 511 Rn. 2.

⁹⁶ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 146 f.

⁹⁷ *Junker*, in: 50 Jahre BAG, 1197 (1207 f.); MüKo(BGB)-*Martiny*, Art. 8 Rom I-VO Rn. 78; vgl. zum deutschen Recht *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 19.

Insofern gilt für den Kapitän ebenso wie für die Organperson: Ist er nicht maßgeblich an der übergeordneten Gesellschaft beteiligt, so bleibt er weisungsabhängig und ist als Arbeitnehmer im Sinne der Art. 18 ff. EuGVVO einzuordnen.

IV. Schiffsoffiziere als Arbeitnehmer

Zwischen den übrigen Besatzungsmitgliedern und dem Kapitän stehen in der Schiffshierarchie die Schiffsoffiziere.⁹⁸ Insbesondere der 1. Offizier hat eine herausragende Stellung, denn er ist „geborener“ Stellvertreter des Kapitäns.⁹⁹ Im Hinblick auf den Kapitän, der den Offizieren übergeordnet und ihnen gegenüber weisungsbefugt ist, muss im Wege eines Erst-Recht-Schlusses auch bei den Offizieren die Arbeitnehmereigenschaft gemäß Art. 18 ff. EuGVVO angenommen werden. Auch die Offiziere stehen als Besatzungsmitglieder in einem Heuerverhältnis mit dem Reeder.¹⁰⁰

V. Arbeitgeber in seearbeitsrechtlichen Verhältnissen

Arbeitgeber sind entweder die Reedereien oder die Ausrüster selbst oder ein zwischengeschaltetes Vertragsunternehmen (Crewing-Gesellschaft, anheuernde Agentur).¹⁰¹ Unter dem Begriff Reeder versteht man dabei den Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes.¹⁰² Im Außenverhältnis zu Dritten steht dem Reeder auch der Ausrüster gleich.¹⁰³ Der Ausrüster hat zwar kein Eigentum an dem Schiff, verwendet dieses aber zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung und führt dieses entweder selbst oder hat die Führung einem Kapitän anvertraut.¹⁰⁴ Wenn der Eigentümer des Schiffes z.B. dem Charterer bei einer *Bareboat-Charter*¹⁰⁵ die volle tatsächliche Verfügungsgewalt über das Schiff einräumt, wird dieser Ausrüster.¹⁰⁶ Ihm obliegt dann auch die Anstellung und Entlassung der Arbeitnehmer.¹⁰⁷ Der Ausrüster kann einen Kapitän wirk-

⁹⁸ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 4 Rn. 1 ff.

⁹⁹ Vgl. zum deutschen Recht § 2 Abs. 3 SeemG; *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 10.

¹⁰⁰ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 3 Rn. 6, § 4 Rn. 1.

¹⁰¹ Vgl. als Beispiel BAG v. 9. September 1996 in NZA 1997, 202 (202); *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 3 Rn. 13 ff.

¹⁰² Vgl. § 484 HGB zum deutschen Recht; ausführliche Darstellung bei *Athanasopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 59 ff.

¹⁰³ *Athanasopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 75 ff.

¹⁰⁴ Vgl. § 510 HGB zum deutschen Recht; ausführliche Darstellung bei *Athanasopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 75 ff.

¹⁰⁵ Siehe 2. Teil § 1 A. I. 3.

¹⁰⁶ *Athanasopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 105.

¹⁰⁷ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, Einführung S. 126 Rn. 107.

sam bestellen.¹⁰⁸ Er ist deshalb regelmäßig auch Arbeitgeber der Mannschaft und des Kapitäns und steht insofern auch arbeitsrechtlich einem Reeder gleich.¹⁰⁹

In der Praxis ist es dabei durchaus üblich, dass der Reeder bzw. Ausrüster im Zuge einer Ausflagung den Arbeitnehmern kündigt und die Anheuerung der Schiffsleute und (seltener) auch der Offiziere und des Kapitäns einer ausländischen Crewing-Gesellschaft überträgt. Die Crewing-Gesellschaft wiederum stellt die Seeleute nicht zu den in den Sitzstaaten (z.B. Deutschland, England) der Reedereien geltenden Heuerbedingungen an, sondern nimmt sie im eigenen Namen zu wesentlich geringeren Heuern unter Vertrag.¹¹⁰ Im Rahmen eines Arbeitnehmerüberlassungsvertrages werden die von der Crewing-Gesellschaft eingestellten Arbeitnehmer gewerbsmäßig an einen Reeder zur Dienstleistung auf dessen Schiff ausgeliehen („unechtes Leihheuerverhältnis“).¹¹¹ Der Reeder wiederum gliedert die so ausgeliehenen Arbeitnehmer in den Betrieb des Schiffes ein und übt (gegebenenfalls vertreten durch den Kapitän) die Weisungsbefugnis über sie aus.¹¹²

Das Rechtsverhältnis zwischen Reeder und Besatzungsmitgliedern fällt jedoch in diesem Fall nicht in den Anwendungsbereich der Art. 18 ff. EuGVVO, denn formell bleibt die ausländische Crewing-Gesellschaft Arbeitgeber. Zwecks Durchsetzung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der EntsenderL¹¹³ eröffnet die jeweilige nationale Umsetzung des Art. 6 EntsenderL diesen entsandten Arbeitnehmern aber einen zusätzlichen Gerichtsstand im Empfangsland. Dieser Gerichtsstand ist im Verhältnis zu den Gerichtsständen der EuGVVO nicht ausschließlich sondern konkurriert mit ihnen.¹¹⁴ Er ist neben den Gerichtsständen der EuGVVO gegeben, vgl. Art. 67 EuGVVO.

Ein solches *outsourcing* ist bei Kapitänen und leitenden Offizieren seltener. Einige ausflaggende Redereien ziehen es aus Imagegründen vor, mit den Führungskräften Arbeitsverträge nach den Heuerbedingungen und dem Recht des Staates ihres Sitzes abzuschließen („Ausstrahlung“).¹¹⁵

¹⁰⁸ Allerdings ist beim Korrespondentreeder in diesen Fällen bei Anstellung und Entlassung des Kapitäns im Hinblick auf das Arbeitsverhältnis ein Beschluss der Reederei erforderlich.

¹⁰⁹ Vgl. *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, Einführung S. 126 Rn. 107.

¹¹⁰ BAG v. 9. September 1996 in NZA 1997, 202 (202); *Herber*, Seehandelsrecht, S. 164.

¹¹¹ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 3 Rn. 13.

¹¹² *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 3 Rn. 14.

¹¹³ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen vom 16. Dezember 1996. Umgesetzt in der Bundesrepublik Deutschland im AEntG in der Fassung vom 20. April 2009, BGBl. 2009 I, 799; Vgl. *Koch/Magnus/Winkler von Mohrenfels*, S. 36 f.

¹¹⁴ Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich, Art. 18 EuGVVO Rn. 3; *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 Rn. 13; *Rauscher-Mankowski*, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 16; *Schack*, IZPR, S. 130 Rn. 287a. In Deutschland findet sich diese Zuständigkeitsregelung im Umsetzungsgesetz in § 15 AEntG 2009.

¹¹⁵ BAG v. 9. September 1996 in NZA 1997, 202 (202).

Schließlich kann auch noch eine weitere seehandelsrechtliche Personengruppe auf Arbeitgeberseite relevant werden. Der Korrespondentreeder (*managing owner, armateur gérant*) ist der ständige Vertreter einer Reederei. Der Korrespondentreeder kann dabei Mitreeder oder aber Dritter sein.¹¹⁶ Er hat eine im Innenverhältnis durch die Mitreeder beschränkte Vertretungsmacht, welche alle Geschäfte und Rechtshandlungen umfasst, die der Geschäftsbereich einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.¹¹⁷ Soweit er nur als Dritter – also als Vertreter des Reeders – agiert, ist er nicht Arbeitgeber im Sinne des Art. 18 EuGVVO.

C. Unterrichtung bei Streitigkeiten über die Heuer (Art. 64)

In Art. 64 EuGVVO findet sich eine spezielle Regelung für Heuerstreitigkeiten auf in Portugal oder Griechenland eingetragenen Schiffen. Hintergrund dieser Regelung sind nationale Besonderheiten im Sinne von Erwägungsgrund Nr. 27 EuGVVO.¹¹⁸ Eine entsprechende Klausel gab es bereits in Art. V b des Protokolls zum EuGVÜ (1978). Die Vorschrift geht letztlich auf eine dänische Tradition zurück, wonach eben solche Heuerstreitigkeiten nur den Gerichten des Flaggenstaats vorgelegt werden sollen.¹¹⁹ Diese Tradition wurde auf Bestreben Dänemarks 1978 im Protokoll zum EuGVÜ berücksichtigt.¹²⁰ Entsprechend mussten die Gerichte unter dem Regime des EuGVÜ das Verfahren aussetzen, bis der konsularische oder diplomatische Vertreter des Flaggenstaats unterrichtet wird und sich für unzuständig erklären, wenn dieser bestehende Einwände erhebt oder entsprechende Befugnisse ausübt, die ihm aus einem Konsularabkommen zustehen.¹²¹

Nach Art. 64 Abs. 1 EuGVVO muss das angerufene Gericht eines Mitgliedstaates bei Streitigkeiten zwischen Kapitän und einem Mitglied der Mannschaft über die Heuer oder sonstige Bedingungen des Dienstverhältnisses überprüfen, ob die jeweils zuständigen diplomatischen oder konsularischen Vertreter Portugals oder Spaniens unterrichtet wurden (Art. 64 Abs. 1 EuGVVO). Das Gericht muss jedoch nicht selbst den zuständigen Vertreter unterrichten, sondern lediglich überprüfen, ob dieser (von den Parteien) in Kenntnis gesetzt wurde. Es handelt sich demnach um eine reine Prüfungspflicht.¹²² Das Gericht muss jedoch nicht das Verfahren aussetzen oder sich für unzuständig erklären. Lediglich die Entscheidung in der Sache darf erst ergehen, wenn der zuständige Vertreter unterrichtet

¹¹⁶ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, Einführung S. 125 Rn. 105; zum deutschen Recht vgl. §§ 492 ff. HGB.

¹¹⁷ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, Einführung S. 125 Rn. 105.

¹¹⁸ *Rauscher-Staudinger*, Art. 64 Brüssel I-VO Rn. 1.

¹¹⁹ Geimer/Schütze-Pörnbacher, Internationaler Rechtsverkehr, Band I, B Vor I 10 b Art. 64 Rn. 1; *Rauscher-Staudinger*, Art. 64 Brüssel I-VO Rn. 1; Schlosser-Bericht, ABL. EG 1979, C 59/111 Nr. 132.

¹²⁰ *Kropholler*, EuZPR, Art. 64 Rn. 1.

¹²¹ Vgl. Geimer/Schütze-Pörnbacher, Internationaler Rechtsverkehr, Band I, B Vor I 10 b Art. 64 Rn. 1.

¹²² *Rauscher-Staudinger*, Art. 64 Brüssel I-VO Rn. 1; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 39.

worden ist (Art. 64 Abs. 1 S. 2 EuGVVO). Der Anwendungsbereich der Art. 18 ff. EuGVVO wird von Art. 64 nicht tangiert.

Gemäß Art. 64 Abs. 2 galt die Regelung des Abs. 1 nur für die Dauer von sechs Jahren ab Inkrafttreten der EuGVVO, endete also im Jahre 2008 und hat heute keine Relevanz mehr. Zwar findet sich in dem Abkommen mit Dänemark¹²³ in Art. 2 Abs. 2 lit. d eine entsprechende Klausel wonach Artikel 64 EuGVVO auch für in Dänemark wie für in Griechenland und Portugal eingetragene Seeschiffe gilt. Jedoch wurde auch mit Dänemark keine längere zeitliche Anwendbarkeit vereinbart, sodass die Regelung des Art. 64 Abs. 1 EuGVVO auch im Verhältnis zu Dänemark heute keine Anwendung mehr findet.

D. Kollektives Seearbeitsrecht unter der EuGVVO

Kollektivrechtliche Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern fallen nicht unter das Regime des 5. Abschnitts, da nach dem Wortlaut des Art. 18 Abs. 1 EuGVVO nur individualrechtliche Streitigkeiten erfasst sind.¹²⁴ Allerdings können die Auswirkungen von Kampfmaßnahmen unter Umständen deliktische Ansprüche auslösen. Diese werden eingehend im Abschnitt Seedeliktsrecht (10. Teil § 4) erörtert.

§ 2 Individualseearbeitsrechtliche Streitigkeiten

Diese Arbeit wird sich zunächst den individualseearbeitsrechtlichen Streitigkeiten zuwenden und sich demnach mit den Besonderheiten der Anwendung der Art. 18 ff. EuGVVO auf seearbeitsrechtliche Streitigkeiten auseinandersetzen. Im Anschluss folgt eine Analyse der im Hinblick auf das kollektive Seearbeitsrecht relevanten Regelungen der EuGVVO.

A. Überblick über die Gerichtsstände der Art. 18 ff.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden zunächst die Regelungen und die Systematik der Art. 18-21 EuGVVO im Überblick ohne spezielle Bezüge zum Seearbeitsprozessrecht dargestellt. Im Anschluss werden die spezifischen seeprivatrechtlichen Probleme in die Systematik der Art. 18 ff. EuGVVO eingeordnet.

¹²³ Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich Dänemark über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 19. Oktober 2005 (in Kraft getreten 01. Juli 2007), ABl.EU 2005 L 299/62.

¹²⁴ Däubler, NZA 2003, 1297 (1299); Jenard/Möller-Bericht, ABl.EG 1979 C 59/72 Rn. 42; Junker, in: FS Schlosser, 299 (302); Kropholler, EuZPR, Art. 18 Rn. 2; Layton/Mercer, European Civil Practice, S. 609 Rn. 18.005; Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 7.

Insbesondere die Bedeutung der maritimen Zonen für die Bestimmung der einzelnen Gerichtsstände wird vertieft, um ein genaues Bild der Verzahnung und Interaktion von internationalem Zivilprozessrecht und Völkerrecht zu zeichnen. Die hierbei zu gewinnenden Erkenntnisse sind über das Seearbeitsprozessrecht hinaus relevant und werden im weiteren Verlauf der Arbeit – insbesondere für seedeliktsrechtliche Streitigkeiten – Bedeutung haben.

I. Gerichtsstände bei Klagen gegen den Arbeitgeber

In Anlehnung an die Regelungen für Verbraucher- und Versicherungssachen unterscheidet die EuGVVO zwischen Klagen des Arbeitnehmers und Klagen des Arbeitgebers.¹²⁵ Für den Arbeitnehmer ergeben sich aus den Regelungen des 5. Abschnitts der EuGVVO vier mögliche Gerichtsstände.

1. Allgemeiner Gerichtsstand (Art. 19 Nr. 1)

Dem Arbeitnehmer steht es offen, den Arbeitgeber an dessen Sitz zu verklagen (Art. 19 Nr. 1 EuGVVO). Diese Regelung entspricht der allgemeinen Regelung in Art. 2 Abs. 1 EuGVVO.¹²⁶ Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei international tätigen Arbeitgebern meist um juristische Personen handelt. Demnach wird regelmäßig auf den Sitz der Gesellschaft nach Art. 60 Abs. 1 EuGVVO abzustellen sein. Nach der einheitlichen Begriffsbestimmung des Art. 60 Abs. 1 EuGVVO bestimmt sich der Sitz nach drei alternativen Anknüpfungsmomenten: dem satzungsgemäßen Sitz, dem Ort der Hauptverwaltung und dem Ort der Hauptniederlassung.¹²⁷ Dabei ist für seearbeitsrechtliche Streitigkeiten insbesondere die Anknüpfung an die Hauptverwaltung von großer Bedeutung. So kann es aus z.B. steuerlichen Gründen vorkommen, dass eine Reederei oder sonstige als Arbeitgeber fungierende Gesellschaft in Staaten wie Liberia, Panama oder den Bahamas registriert ist.¹²⁸ Tatsächlich organisiert, verwaltet und kontrolliert diese Gesellschaft aber überwiegend ihre Tätigkeiten zentral von einem Ort in einem anderen Staat – wie den EuGVVO-Staaten Griechenland, Vereinigtes Königreich, Frankreich oder Deutschland – aus.¹²⁹ Die Anknüpfung an die Hauptniederlassung ermöglicht es in Verbindung mit Art. 19 Nr. 1 EuGVVO für die Bestimmung des Sitzes von der formellen Registrierung der Gesellschaft, also dem satzungsgemäßen Sitz, abzuweichen und dem Arbeitgeber einen Gerichtsstand im Staat des tatsächlichen Schwerpunktes der Verwaltungstätigkeit zur Verfügung zu stellen.

Art. 19 Nr. 1 EuGVVO regelt lediglich die internationale, nicht jedoch die örtliche Zuständigkeit. Letztere richtet sich nach dem autonomen Recht des Mit-

¹²⁵ Hausmann, EuLF(D) 1 (2000/01), 40 (46).

¹²⁶ Kropholler, EuZPR, Art. 19 Rn. 3; Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 2.

¹²⁷ Vgl. KOM (1999) 348 endg., 27 = BR-Drucks. 534/99, 26; Kropholler, EuZPR, Art. 60 Rn. 2; Rauscher-Mankowski, Art. 60 Brüssel I-VO Rn. 1.

¹²⁸ Vgl. Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 Rn. 3.121.

¹²⁹ Vgl. Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 Rn. 3.121.

gliedstaates, in dem der Wohnort – bei juristischen Personen der Sitz – des Arbeitgebers liegt.

2. Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsorts (Art. 19 Nr. 2 lit. a)

Neben dem Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers eröffnet Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO dem Arbeitnehmer auch einen Gerichtsstand am *gewöhnlichen Arbeitsort*, wenn dieser in einem anderen Staat als dem Sitzstaat des Arbeitgebers liegt.¹³⁰

Bei aller Angleichung des Regimes für Arbeitssachen an diejenigen für Verbraucher- und Versicherungssachen hat der europäische Gesetzgeber der schwächeren Partei bei Arbeitssachen keinen aktiven Gerichtsstand an ihrem Wohnsitz eingeräumt, sondern sich für den gewöhnlichen Arbeitsort als Anknüpfungspunkt entschieden.¹³¹

Der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ ist autonom auszulegen, da die EuGVVO eine Verordnung und somit europäisches Sekundärrecht ist.¹³² Der gewöhnliche Arbeitsort ist grundsätzlich der Ort, den der Arbeitnehmer zum tatsächlichen Mittelpunkt seiner Berufstätigkeit gemacht hat.¹³³ Der „Mittelpunkt der Berufstätigkeit“ ist durch das angerufene Gericht anhand objektiver Kriterien zu bestimmen. Die aus dieser Prüfung hervorgehende Schlussfolgerung des Gerichts beinhaltet dabei stets ein wertendes Element,¹³⁴ da eine Prüfung der Umstände eine Bewertung durch das Gericht erfordert.¹³⁵ Wo Wertungen notwendig sind, ist oft Raum für unterschiedliche Ansichten. So hat auch der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ schon unter dem EuGVÜ Fragen aufgeworfen. Diese sollen – soweit sie für das internationale Seearbeitsprozessrecht relevant sind – gesondert dargestellt werden.

Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO sieht weiter vor, dass der Arbeitnehmer den Arbeitgeber an seinem *letzten* gewöhnlichen Arbeitsort verklagen kann. Diese zweite Variante der Nr. 2 lit. a gewinnt dann Bedeutung, wenn vor Beendigung des Arbeitsverhältnisses der Arbeitnehmer von einem Arbeitsplatz in einer Niederlassung grenzüberschreitend zu einem anderen Arbeitsplatz in demselben Unternehmen gewechselt hat.¹³⁶ Maßgeblich ist dann lediglich der letzte gewöhnliche Ar-

¹³⁰ Mankowski, RIW 2004, 133 (141).

¹³¹ Vgl. Art. 9 Abs. 1 lit. b, 16 Abs. 1 EuGVVO.

¹³² Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4; schon zum EuGVÜ, welches nicht europäisches Sekundärrecht war, EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2044 Rn. 38); hierzu Mankowski, IPRax 2003, 21 (22 f.).

¹³³ Zum gleichlautenden Begriff im EuGVÜ siehe EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (75 Rn. 15); EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2045 Rn. 41); zur EuGVO Kropholler, EuZPR, Art. 19 Rn. 4 ff.

¹³⁴ Mankowski spricht von einer „Gewichtung“, vgl. Mankowski, IPRax 2003, 21 (23).

¹³⁵ Vgl. Mankowski, IPRax 2003, 21 (24).

¹³⁶ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 13.

beitsort.¹³⁷ Dabei schließen sich die erste und die zweite Variante des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO gegenseitig aus.

Im Gegensatz zu Art. 19 Nr. 1 EuGVVO wird in Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO neben der internationalen auch die örtliche Zuständigkeit festgelegt.¹³⁸

3. Gerichtsstand der einstellenden Niederlassung (Art. 19 Nr. 2 lit. b)

Subsidiär zum Gerichtsstand aus Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO kann der Arbeitnehmer auch an dem Gericht des Ortes der Niederlassung klagen, die ihn eingestellt hat (Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO).¹³⁹ Bei seearbeitsrechtlichen Streitigkeiten wird dies meist der tatsächliche Sitz der Reederei sein, da dort meist der Arbeitsvertrag zwischen Reederei und Seemann geschlossen wird.¹⁴⁰ Dieser Gerichtsstand steht dem Arbeitnehmer nur offen, wenn er seine Arbeit gewöhnlich nicht an genau einem gewöhnlichen Arbeitsort in nur einem Staat geleistet hat, also er entweder mehrere gewöhnliche Arbeitsorte gleichzeitig oder gar keinen hat.¹⁴¹

Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO kommt dagegen nicht zur Anwendung, wenn der Arbeitnehmer einen gewöhnlichen Arbeitsort in einem Drittstaat (also nicht EuGVVO-Staat) hat.¹⁴² Dies ergibt sich aus dem Wortlaut des Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO, der von „[...] nicht in demselben Staat [...]“ spricht und nicht von „Mitgliedstaat“ wie z.B. Art. 19 Nr. 1 EuGVVO. Der subsidiäre Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung ist gesperrt, denn es existiert ein gewöhnlicher Arbeitsort in einem „Staat“. In diesen Fällen bleibt dem Arbeitnehmer nur der Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers (Art. 19 Nr. 1 EuGVVO), da Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO kein zuständiges Gericht im Gebiet einer der EU-Mitgliedstaaten bezeichnet.¹⁴³ Ein Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung ist demnach in drei Konstellationen gegeben:

Erstens kann der Arbeitnehmer am Gerichtsstand der einstellenden Niederlassung klagen, wenn er überhaupt keinen gewöhnlichen Arbeitsort hat.¹⁴⁴ Zweitens steht ihm dieser Gerichtsstand offen, wenn er mehrere gewöhnliche Arbeitsorte in

¹³⁷ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 13.

¹³⁸ Kropholler, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 9.

¹³⁹ Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich, Art. 19 EuGVVO Rn. 6.

¹⁴⁰ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 177.

¹⁴¹ Kropholler, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 10; Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 3, 16 ff. mit weiteren Nachweisen.

¹⁴² Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 17; a. A. und für einen analoge Anwendung Schlosser, EU-ZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 3; Winterling, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 105 mit weiteren Nachweisen.

¹⁴³ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 17, vgl. auch noch zum EuGVÜ EuGH v. 15. Februar 1989, Rs. 32/88 – *Six Constructions* – Slg. 1989 I, 341 (364 f. Rn. 19 ff.), EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2042 Rn. 27).

¹⁴⁴ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 16; Fallbeispiele bei Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 176 ff.

verschiedenen Staaten hat.¹⁴⁵ Drittens erfasst Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO auch Sachverhalte, in denen der gewöhnliche Arbeitsort in staatsfreiem Gebiet liegt.¹⁴⁶ Insbesondere diese dritte Fallgruppe ist für das Seearbeitsprozessrecht von hoher Relevanz in Bezug auf Arbeitsverhältnisse auf Anlagen und Schiffen, bei denen der überwiegende Teil der Arbeitsleistungen auf Hoher See erbracht wird.

Unter dem EuGVÜ war noch umstritten, ob zwischen dem Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes und dem der einstellenden Niederlassung Wahlfreiheit besteht.¹⁴⁷ Nach dem eindeutigen Wortlaut des Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO („wenn [...] nicht“) kann aber nunmehr nur Subsidiarität bestehen.¹⁴⁸ Es fehlt nun das Wort „auch“, welches eine andere Auslegung des Art. 5 Nr. 1 3. HS. EuGVÜ erlaubte.

4. Vorbehalt zu Gunsten von Art. 5 Nr. 5

Art. 18 Abs. 1 2. HS. EuGVVO enthält einen Vorbehalt zu Gunsten des Niederlassungsgerichtsstandes nach Art. 5 Nr. 5 EuGVVO. Danach könnte ein Arbeitnehmer gegen seinen Arbeitgeber, der seinen Sitz in einem EuGVVO-Staat hat, an dem Ort klagen, wo der Arbeitgeber eine Niederlassung¹⁴⁹ unterhält, soweit es sich um eine Streitigkeit aus dem Betrieb eben dieser Niederlassung handelt. Es wäre eine zusätzliche Niederlassungszuständigkeit neben dem Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers nach Art. 19 Nr. 1 EuGVVO eröffnet. Auch würde der Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 5 EuGVVO neben einen etwaigen Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung treten (Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO).

Gegen einen solchen zusätzlichen Niederlassungsgerichtsstand bestehen systematische Bedenken, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Begriff der Niederlassung im Sinne des Art. 5 Nr. 5 EuGVVO stehen.

a) Begriff der „Niederlassung“ im Sinne des Art. 5 Nr. 5

Auch der Begriff der „Niederlassung“ in Art. 5 Nr. 5 EuGVVO ist autonom auszulegen.¹⁵⁰ Nach der Rechtsprechung des EuGH handelt es sich dabei um eine Einrichtung, welche der Aufsicht und Leitung des Stammhauses unterliegt.¹⁵¹

¹⁴⁵ Noch zum EuGVÜ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2049 Rn. 55); *Mankowski* IPRax 2003, 21 (26).

¹⁴⁶ *Giuliano/Lagarde* Bericht zu Art. 6 EVÜ Anm. 4, ABl. EG 1980 C 282/26.

¹⁴⁷ Vgl. *Rauscher*, in: FS Schütze, 695 (703).

¹⁴⁸ Vgl. *Däubler*, NZA 2003, 1297 (1300); Geimer/Schütze-Geimer, A. 1 Art. 19 EuGVVO Rn. 11; *Hausmann*, EuLF(D) 1 (2000/01), 40 (47); *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 10.

¹⁴⁹ Die in Art. 5 Nr. 5 erwähnten Begriffe „Zweigniederlassung“ und „Agentur“ sind lediglich Unterfälle des Begriffs „Niederlassung“, vgl. Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 EuGVVO Rn. 304.

¹⁵⁰ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 EuGVVO Rn. 302 m.w.N.; *Goode/Kronke/McKendrick/Wool*, Transnational Commercial Law, S. 795.

¹⁵¹ Schon zur EuGVÜ EuGH v. 6. Oktober 1976, Rs. 14/76 – *De Bloos/Bouyer* – Slg. 1976, 1497 (1509 Rn. 22).

Ferner müsse diese Einrichtung einen „Mittelpunkt geschäftlicher Tätigkeit darstellen, der auf gewisse Dauer als Außenstelle des Stammhauses hervortritt, eine Geschäftsführung hat und sachlich so ausgestattet ist, dass er in der Weise mit Dritten Geschäfte betreiben kann, dass diese, obgleich sie wissen, dass möglicherweise ein Rechtsverhältnis mit dem im Ausland ansässigen Stammhaus begründet wird, sich nicht unmittelbar an das Stammhaus zu wenden brauchen, sondern Geschäfte an dem Mittelpunkt geschäftlicher Tätigkeit abschließen können, der dessen Außenstelle ist“.¹⁵²

b) Systematische Bedenken

Der Vorbehalt zu Gunsten von Art. 5 Nr. 5 in Art. 18 Abs. 1 2. HS. EuGVVO soll offenbar eine weitere Angleichung der Zuständigkeit in Arbeitssachen an die Zuständigkeitsregelungen für Verbraucher- und Versicherungssachen bewirken.¹⁵³ Auch die Art. 8 Abs. 1 a.E. und Art. 15 Abs. 1 a.E. EuGVVO enthalten entsprechende Vorbehalte zu Gunsten von Art. 5 Nr. 5. EuGVVO. Diese Angleichung könnte jedoch verfehlt sein.

Der soeben dargestellte Niederlassungsbegriff in Art. 5 Nr. 5 EuGVVO stellt auf Erwartungen und Einschätzungen von Dritten ab. Diese außenstehenden Dritten, welche die interne Organisation ihres Vertragspartners nicht überblicken können, sollen geschützt werden.¹⁵⁴ Der Niederlassungsbegriff bezieht sich daher auf den unternehmensexternen Rechtsverkehr und das unternehmerische Auftreten nach außen.¹⁵⁵ Er knüpft einseitig an das Handeln und die Selbstdarstellung des Arbeitgebers an. Die Binnenbeziehungen im Unternehmen selbst sind unerheblich.¹⁵⁶ Im Hinblick auf Verbraucher- und Versicherungssachen ergibt sich hieraus ein rechtspolitisch gewollter Schutz der Erwartung des Verbrauchers oder Versicherungsnehmers. Beide Personenkreise sind im Hinblick auf die Organisationsstruktur zwischen Haupthaus und Niederlassung regelmäßig außenstehende Dritte, die oftmals auch keinen Einblick in die Organisationsstruktur ihres Vertragspartners haben. Für das Innenverhältnis von Arbeitnehmer und Arbeitgeber jedoch ist das Auftreten des Arbeitgebers nach außen kein taugliches Kriterium.¹⁵⁷ Der Arbeitnehmer ist gerade kein außenstehender Dritter. Er hat regelmäßig Einsicht in die interne Organisation seines Arbeitgebers. Darin unterscheiden sich arbeitsrechtliche Streitigkeiten von Verbraucher- und Versicherungssachen. Bei Letz-

¹⁵² So die Formulierung des EuGH v. 22. November 1978, Rs. 33/78 – *Somafer/Saar-Ferngas* – Slg. 1978, 2183 (2193 Rn. 12); Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 EuGVVO Rn. 307 m.w.N.

¹⁵³ Müller, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 56; Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 14.

¹⁵⁴ Goode/Kronke/McKendrick/Wool, Transnational Commercial Law, S. 795.

¹⁵⁵ Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 92 ff.

¹⁵⁶ Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 23; vgl. auch EuGH v. 9. Dezember 1987, Rs. 218/86 – *SAR Schotte/Parfums Rothschild* – Slg. 1987, 4905 (4920 Rn. 13 ff.).

¹⁵⁷ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 18.

teren ist ein Bezug zum unternehmensexternen Rechtsverkehr gegeben. Der Gerichtsstand des Art. 5 Nr. 5 EuGVVO eignet sich nach seinem rechtspolitischen Zweck deshalb nicht für arbeitsrechtliche Streitigkeiten.¹⁵⁸

Andererseits ließe sich einwenden, dass der Arbeitnehmer ebenso wenig wie ein außenstehender Dritter das interne Beziehungsgeflecht durchschauen kann, solange er nicht in den Betriebsablauf integriert ist. Deshalb sei auf die Perspektive des Arbeitnehmers abzustellen.¹⁵⁹ Soweit der Arbeitnehmer, z.B. in der Zeit vor oder kurz nach seiner Einstellung, die inneren Abläufe des Unternehmens nicht erkennen konnte und der Rechtsschein einer Niederlassung ihm gegenüber bestand, sei ein Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 5, Art. 18 Abs. 1 2. HS. EuGVVO gegeben.¹⁶⁰

Gegen einen Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 5 EuGVVO spricht jedoch wiederum, dass dieser ein Störkörper im ausgefeilten System des 5. Abschnitts der EuGVVO ist.¹⁶¹ Nach der Systematik des Art. 19 Nr. 2 EuGVVO ist der Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung subsidiär zum Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort. Der Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 5 EuGVVO würde aber einen zusätzlichen Niederlassungsgerichtsstand begründen. In der Praxis werden wohl oft die einstellende Niederlassung und die Niederlassung, aus deren Betrieb sich die Streitigkeit ergibt, zusammenfallen. Dadurch wäre in diesen Fällen die in Art. 19 Nr. 2 EuGVVO angeordnete Subsidiarität bedeutungslos. Ein Ziel des vorrangigen Gerichtsstands am gewöhnlichen Arbeitsort ist es, eine Häufung von Gerichtsständen zu vermeiden.¹⁶² Dieses Ziel würde durch eine unreflektierte Anwendung von Art. 5 Nr. 5 EuGVVO frustriert.¹⁶³ Die Bedeutung des zentralen Anknüpfungspunktes an den gewöhnlichen Arbeitsort würde entwertet.¹⁶⁴ Aus diesen Gründen ist eine Anwendung des Art. 5 Nr. 5 EuGVVO bei Arbeitssachen unangemessen und folglich abzulehnen.

¹⁵⁸ So Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 14.

¹⁵⁹ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 166 f; Winterling, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeits-sachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 114 f.

¹⁶⁰ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 166 f; Winterling, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeits-sachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 114 f.

¹⁶¹ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 15.

¹⁶² Noch zum EuGVÜ EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 – *Pugliese/Finmeccanica* – Slg. 2003 I, 3593 (3602 f. Rn. 22); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (75 Rn. 13); Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 100.

¹⁶³ Vgl. Hoppe, Entsendung von Arbeitnehmern ins Ausland, S. 69; Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 15.

¹⁶⁴ Müller, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 58.

II. Gerichtsstände bei Klagen gegen den Arbeitnehmer

Im Unterschied zum Arbeitnehmer ist dem Arbeitgeber kein Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort des Arbeitnehmers eröffnet. Der Arbeitgeber kann aber am (Wohn-)Sitz des Arbeitnehmers nach Art. 20 Abs. 1 EuGVVO klagen.

Art. 20 Abs. 1 EuGVVO erfasst nur die internationale, nicht aber die örtliche Zuständigkeit. Letztere bestimmt sich nach dem nationalen Prozessrecht des international zuständigen EuGVVO-Staates.

Nach dem Wortlaut der Verordnung (Art. 5 Abs. 5 i.V.m. Art. 18 Abs. 1 EuGVVO) könnte man annehmen, dass dem Arbeitgeber auch ein Gerichtsstand am Ort der handelnden Niederlassung des Arbeitnehmers offen steht, wenn sich die Streitigkeit aus dem Betrieb dieser Niederlassung ergibt. Der Wortlaut unterscheidet nicht zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Allerdings können Arbeitnehmer definitionsgemäß keine Niederlassung haben, da ihre Tätigkeit sonst nicht unselbstständig wäre.¹⁶⁵ Der Gerichtsstand aus Art. 5 Abs. 5 i.V.m. Art. 18 Abs. 1 EuGVVO kann deshalb nur gegen den Arbeitgeber bestehen.

Ein weiterer Gerichtsstand steht dem Arbeitgeber lediglich im Falle einer Widerklage in dem Forum des vom Arbeitnehmer anhängig gemachten Streites zu, Art. 20 Abs. 2 EuGVVO.

III. Gerichtsstandsvereinbarung

Eine Gerichtsstandsvereinbarung für arbeitsrechtliche Streitigkeiten ist nach Art. 21 EuGVVO nur wirksam (vgl. Art. 23 Abs. 5 EuGVVO), wenn sie entweder nach Entstehung der Streitigkeit getroffen wird, oder einseitig dem Arbeitnehmer einen zusätzlichen Gerichtsstand einräumt.

B. Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes

Im System der Zuständigkeitsregelungen des 5. Abschnitts der EuGVVO ist die Lokalisierung des gewöhnlichen Arbeitsortes von zentraler Bedeutung.¹⁶⁶ Sie stellt den vom Ordnungsgeber gewünschten primären Anknüpfungspunkt dar und soll deshalb eingehend erörtert werden. Dabei wird zunächst erläutert, wie der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ auszulegen ist (I.). Im Anschluss werden die einzelnen von Rechtsprechung und Literatur entwickelten Kriterien zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts untersucht (II. f.).

I. Auslegung des Begriffs „gewöhnlicher Arbeitsort“

Wie die Begriffe des „Arbeitsvertrages“ und des „Arbeitnehmers“, ist der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ gemeinschaftsrechtlich-autonom ohne Rückgriff

¹⁶⁵ Layton/Mercer, European Civil Practice, S. 608 Rn. 18.004; Rauscher-Mankowski, Art. 18 Brüssel I-VO Rn. 15.

¹⁶⁶ So Mankowski, IPRax 1999, 332 (332).

auf die Begriffsbildung in den nationalen Rechtsordnungen auszulegen.¹⁶⁷ Zur Auslegung kann aber die Rechtsprechung des EuGH zu Art. 5 Nr. 1 2. HS. EuGVÜ, der ebenfalls den Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ enthält, herangezogen werden.¹⁶⁸ Der Anknüpfungsbegriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ unterscheidet sich in EuGVVO und EuGVÜ nicht.¹⁶⁹ Zudem hat der EuGH die Auslegungskompetenz sowohl für das EuGVÜ, als auch für die EuGVVO.¹⁷⁰

Darüber hinaus befindet sich in Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ¹⁷¹ sowie Art. 8 Abs. 2 Rom I-VO der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ als Anknüpfungspunkt für das auf Arbeitsverträge anwendbare Recht. Es stellt sich die Frage, ob auch auf Literatur und Rechtsprechung zu den inhaltsgleichen nationalen Umsetzungen des EVÜ bzw. der Rom I-VO zurückgegriffen werden kann. Seit der *Ivenel/Schwab*-Entscheidung des EuGH ist die konventionsvergleichende Auslegung von EVÜ und EuGVÜ anerkannt.¹⁷² Nichts anderes kann auch für den Nachfolger des EuGVÜ, die EuGVVO, gelten. Erwägungsgrund Nr. 7 der Rom I-VO bringt zudem zum Ausdruck, dass der europäischen Gesetzgeber einen Einklang bei der Auslegung der beiden sekundärrechtlichen Instrumente – EuGVVO und Rom I-VO – beabsichtigt. Ein Gleichlauf der Begrifflichkeiten im internationalen Verfahrensrecht und im IPR unter der Rom I-VO ist vom europäischen Gesetzgeber ausdrücklich gewollt.¹⁷³ Deshalb kann grundsätzlich auf die Literatur zu Art. 6 EVÜ¹⁷⁴ sowie Art. 8 Rom I-VO zurückgegriffen werden. Zu beachten ist allerdings, dass hinter den Regelungen des EVÜ und der Rom I-VO zum Teil andere

¹⁶⁷ Vgl. *Mayr/Czernich*, Europäisches Zivilprozessrecht, S. 114 Rn. 203; *Rauscher-Mankowski*, Art. 18 Brüssel I-VO, Rn. 4a; noch zum EuGVÜ EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 – *Pugliese/Finmeccanica* – Slg. 2003 I, 3593 (3600 f. Rn. 16); EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 1213 (2051 Rn. 60); *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (22); *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 65.

¹⁶⁸ *Rauscher-Mankowski*, Art. 18 Brüssel I-VO, Rn. 3.

¹⁶⁹ *Looschelders*, Art. 30 EGBGB Rn. 57; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26); *Rauscher-Mankowski*, Art. 18 Brüssel I-VO, Rn. 3.

¹⁷⁰ *Wipping*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 33 f.; vgl. für das EuGVÜ Art. 1 Luxemburger Protokoll betreffend der Auslegung des Übereinkommens vom 27. September 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen durch den Gerichtshof vom 3. Juni 1971, abgedruckt BGBl. 1972 II, 846 ff.; für die EuGVVO aus Art. 68 EGV.

¹⁷¹ In Deutschland inhaltsgleich in Art. 30 EGBGB umgesetzt.

¹⁷² EuGH v. 26. Mai 1982, Rs. 133/81 – *Ivenel/Schwab* – Slg. 1982, 1891 (1900 Rn. 13 ff.); siehe auch EuGH v. 8. März 1988, Rs. 9/87 – *SPRL Arcado/SA Haviland* – 1539 (1555 Rn. 15); vgl. auch ausführlich *Junker*, *RabelsZ* 55 (1991), 674 (686 ff.).

¹⁷³ *Bitter*, IPRax 2008, 96 (96 ff.); *Hess*, IPRax 2006, 348 (355); *Leible*, IPRax 2006, 365 (365 ff.); *Lüttringhaus*, RIW 2008, 193 (199 f.); *Mankowski*, IPRax 2006, 101 (105).

¹⁷⁴ Entsprechend Art. 30 EGBGB.

Interessen stehen.¹⁷⁵ Ziel von EVÜ und Rom I-VO ist es, auf den Sachverhalt das Recht mit der engsten Verbindung anzuwenden.¹⁷⁶ Zunächst dient auch die EuGV-VO der Ermittlung des Gerichts, das eine besondere Sachnähe zur Streitigkeit aufweist.¹⁷⁷ Auch dienen beide der Rechtsvereinheitlichung und damit der Rechtssicherheit.¹⁷⁸ Jedoch weist Art. 6 Abs. 2 EVÜ/Art. 8 Rom I-VO insgesamt eine andere Systematik auf, da er eine ausnahmsweise Anknüpfung an ein Recht mit einer engeren Verbindung ermöglicht (vgl. heute Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO). Ein entsprechender Ausnahmegerichtsstand am Ort der engsten Verbindung fehlt demgegenüber in der EuGVVO.¹⁷⁹

Deshalb wird im Folgenden zwar auf Literatur und nationale Rechtsprechung zur jeweiligen nationalen Umsetzung des EVÜ bzw. der Rom I-VO zurückgegriffen. Wo notwendig, sollen aber die Unterschiede herausgestellt und beachtet werden.

II. Funktion des Adjektivs „gewöhnlich“

Das Adjektiv „gewöhnlich“ hat zwei Funktionen: Zum einen verhindert es, dass bei jedem Ortswechsel des Arbeitnehmers ein neuer Gerichtsstand entsteht oder der alte aufgehoben wird.¹⁸⁰ Zum anderen grenzt es die Varianten lit. a und lit. b des Art. 19 Nr. 2 EuGVVO voneinander ab.¹⁸¹ Der subsidiäre Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung kommt nur dann zur Anwendung, wenn kein *gewöhnlicher* Arbeitsort gegeben ist.¹⁸²

III. Inhalt des Adjektivs „gewöhnlich“

Es bleibt die Frage, wann ein Arbeitsort ein *gewöhnlicher* Arbeitsort ist. Um seinen soeben beschriebenen Funktionen gerecht zu werden, muss der Begriff „gewöhnlicher Arbeitsort“ einen Ort bezeichnen, der gegenüber anderen Tätigkeitsorten des Arbeitnehmers eine *herausgehobene Stellung* einnimmt. Nur dann kann von einer besonders engen Verbindung des Gerichtsstandes zum zugrunde liegenden streitigen Arbeitsverhältnis ausgegangen werden. Nach dem EuGH hat der Tätigkeitsort eine herausgehobene Stellung, den der Arbeitnehmer zum tatsächli-

¹⁷⁵ Bitter, IPRax 2008, 96 (98); Mankowski, in: FS Heldrich, 867 (868 ff.); Mankowski, IPRax 2005, 58 (60 f.); vgl. auch allgemein Hess, IPRax 2006, 348 (351 ff.).

¹⁷⁶ Giuliano/Lagarde Bericht zu Art. 4 EVÜ Anm. 3, ABl. EG 1980 C 282/26.

¹⁷⁷ Erwägungsgrund Nr. 12 des Rates der Europäischen Union zur Verordnung (EG) Nr. 44/2001.

¹⁷⁸ Erwägungsgrund Nr. 1 f. des Rates der Europäischen Union zur Verordnung (EG) Nr. 44/2001.

¹⁷⁹ Hierzu ausführlich 4. Teil § 2 E. IV. 3. und VII. 4.

¹⁸⁰ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 105.

¹⁸¹ Vgl. Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 105 bzgl. der Abgrenzung von Art. 5 Nr. 1 HS. 2 zu HS. 3 EuGVÜ.

¹⁸² Vgl. Teil 4 § 2 A. I. 3.

chen *Mittelpunkt* seiner Berufstätigkeit gemacht hat (und ist somit gewöhnlicher Arbeitsort).¹⁸³ Dieser Mittelpunkt der Berufstätigkeit ist anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls zu bestimmen.¹⁸⁴

IV. Arbeitsort und Staatsgebiet

In vielen Fällen wird die Arbeitstätigkeit über dem Festlandgebiet eines Staates ausgeführt. In diesen Fällen liegt der gewöhnliche Arbeitsort regelmäßig innerhalb der Grenzen eines Staates und kann diesem nach den völkerrechtlichen Grundsätzen der Territorialhoheit zugeordnet werden.¹⁸⁵ Anders verhält es sich bei Arbeitsverhältnissen, bei denen der Arbeitnehmer seine Arbeitsleistung gewöhnlich auf dem Meer verrichtet. Die Weltmeere unterliegen nicht ohne Weiteres der Hoheit eines Staates. Auch ist das Meer nicht als Ganzes einem einheitlichen Regime unterstellt. Vielmehr hat sich im Seevölkerrecht eine Einteilung des Meeres in verschiedene maritime Zonen etabliert, die jede für sich verschiedenen Regelungen unterliegen. Dabei reicht die völkerrechtliche Zuordnung von vollständiger Territorialhoheit in den Küstengewässern bis zu grundsätzlicher Freiheit von staatlicher Gewalt auf Hoher See.

Im Folgenden soll untersucht werden, inwieweit Tätigkeiten eines Arbeitnehmers innerhalb der verschiedenen maritimen Zonen einen „gewöhnlichen Arbeitsort“ im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO begründen und ob diese Zonen einem Staat auch im Hinblick auf das internationale Zivilprozessrecht zugerechnet werden können. Dabei ist in einem ersten Schritt auf die völkerrechtliche Behandlung der einzelnen maritimen Zonen einzugehen um dann in einem zweiten Schritt zu prüfen, inwieweit sich eine Zuordnung auch im internationalen Zivilprozessrecht ergibt. Als Quellen des Völkerrechts kommen dabei im Wesentlichen das allgemeine Völkergewohnheitsrecht und völkerrechtliche Verträge in Betracht.¹⁸⁶

Die Einteilung der Zonen orientiert sich an den Regelungen des SRÜ. Begonnen wird mit einer Untersuchung der Küstengewässer (C.), danach werden die Zonen des Festlandssockels (D.) und der ausschließlichen Wirtschaftszone dargestellt (E.). Schließlich wird auf die Bedeutung der Hohen See unter besonderer Berücksichtigung der Bedeutung der Flagge einschließlich der Billigflaggenproblematik eingegangen (F.).

¹⁸³ Zum gleichlautenden Begriff im EuGVÜ siehe EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (77 Rn. 23); EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2045 Rn. 41); zur EuGVVO *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 4 ff.

¹⁸⁴ Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Czernich, Art. 19 EuGVVO Rn. 3; *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 5.

¹⁸⁵ *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 58.

¹⁸⁶ Statut des Internationalen Gerichtshofes vom 26. Juli 1945 (IGH-Statut), Art. 38 Abs. 1, abgedruckt in BGBl. 1973 II, 505 ff.; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 5 ff.; *Ipsen-Heintschel von Heinegg*, Völkerrecht, S. 210 Rn. 1.

C. Gewöhnlicher Arbeitsort in den Küstengewässern eines Staates

Die unmittelbar an die Küste (Festland) eines Staates angrenzende maritime Zone ist die Küstengewässerzone. Sie ist Zentrum zahlreicher Arbeitstätigkeiten. Arbeitnehmer finden in der Küstenschifffahrt zum Zwecke der Fischerei, des Transports und zur Freizeitgestaltung (Besatzung von Privatyachten) Arbeit. Bei der Küstenfischerei kommen dabei häufig kleinere Boote mit einer Schiffsbesatzung von meistens drei oder weniger Besatzungsmitgliedern zum Einsatz. Die Fischer verkaufen ihren Fang meist auf den regionalen Märkten oder im Hafen. Besondere Bedeutung hat für den Fischfang in der Nähe der Küste die Schleppnetzfischerei und die Krabben-Fischerei. Der maritime Transport in der Küstenmeerzone konzentriert sich einerseits auf Fährverbindungen, also den Personen- oder Warentransport. Zum anderen dienen Tender als Versorgungsboote für größere Schiffe, Ölplattformen oder andere maritime Einrichtungen. Zudem sind auch auf Förder- und Forschungsplattformen Arbeitnehmer in den Küstengewässern tätig. Daneben ist noch auf die sehr beschränkte Zahl von Arbeitsverhältnissen hinzuweisen, die ihren Mittelpunkt auf Leuchttürmen, sowie Offshore-Flughäfen und Kraftwerken und exotischen Vorhaben wie *Ocean Cities* und künstlichen Privatinseln haben.¹⁸⁷

Schließlich bleibt noch eine Kategorie von Arbeitsverhältnissen, bei denen die Arbeitnehmer weder auf einem (registrierten) Schiff noch einer Anlage, sondern vielmehr unmittelbar in den Küstengewässern tätig sind. Hierunter lässt sich die Arbeit von Tauchern,¹⁸⁸ Surflehrern und evtl. Segellehrern (soweit das Boot nicht registriert ist) subsumieren.

I. Küstengewässer (Hoheitsgewässer) im Völkerrecht

Gemäß Art. 3 SRÜ erstrecken sich die Küstengewässer (Hoheitsgewässer, *territorial sea*) eines Staates bis zu einer Entfernung von zwölf Seemeilen von seiner Küste.¹⁸⁹ Dabei handelt es sich grundsätzlich um das Gebiet zwischen dem Festland und einer zwölf Seemeilen entfernt gedachten parallelen Linie zur Küste bei Niedrigwasser (Basislinie).¹⁹⁰ Diese Zwölf-Seemeilen-Regelung¹⁹⁰ kann unabhän-

¹⁸⁷ Hierzu ausführlich *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 25 ff.

¹⁸⁸ Vgl. *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 58 Fn. 328.

¹⁸⁹ *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 79 f.; *Doehring*, Völkerrecht, S. 49 Rn. 106; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 833 Rn. 5; ausführlich zur Begrenzung des Küstenmeers nach der älteren Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (Genf 29.04.1958) siehe *Trümpler*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, 37 ff.

¹⁹⁰ Vgl. Art. 4 ff. SRÜ; *Aust*, International Law, S. 300 f.; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 31 ff.; *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 422 ff.; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 834 f. Rn. 7; *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 111; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, 103.

gig vom SRÜ heute als Völkergewohnheitsrecht angesehen werden.¹⁹¹ Es steht jedoch jedem Staat frei, auch einen geringeren Abstand als zwölf Seemeilen als Hoheitsgewässer zu beanspruchen, wovon bisher allerdings nur sechs Staaten Gebrauch gemacht haben.¹⁹² Reeden, welche dem Laden, Löschen und Ankern von Schiffen dienen, werden gemäß Art. 12 SRÜ auch dann in das Küstenmeer einbezogen, wenn sie sonst ganz oder teilweise außerhalb der seewärtigen Grenzen des Küstenmeers liegen würden.¹⁹³

Probleme können auftreten, wo die Küsten zweier Staaten sich so gegenüberliegen, dass bei Anwendung der zwölf Seemeilen Regel sich die Küstengewässer beider Staaten überlappen würden.¹⁹⁴ In diesem Fall sollen die betroffenen Staaten zunächst die Gelegenheit haben, sich auf eine Abgrenzung der Hoheitsgewässer zu einigen (Art. 15 SRÜ). Gelingt eine solche Vereinbarung zwischen den Staaten nicht, ist keiner der betroffenen Staaten berechtigt, sein Küstenmeer über die Mittellinie (sog. *Äquidistanzlinie*) auszudehnen, auf der jeder Punkt gleich weit von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien entfernt ist, von denen aus die Breite des Küstenmeers jedes der beiden Staaten gemessen wird (Art. 15 S. 1 SRÜ).¹⁹⁵ Allerdings sind historische Rechtstitel sowie besondere Umstände, welche es erforderlich machen die Küstengewässer abweichend vom *Äquidistanzprinzip* abzugrenzen, zu beachten (Art. 15 S. 2 SRÜ).¹⁹⁶

Die Küstengewässer sind im Gegensatz zu allen anderen maritimen Zonen unstrittig Teil des Staatsgebiets des Küstenstaates.¹⁹⁷ Sie unterliegen seiner Territorialhoheit.¹⁹⁸ Entsprechend stehen dem Küstenstaat hier die gleichen Hoheitsbefugnisse zu wie auf dem Landteil seines Territoriums und in seinen Binnengewässern (Art. 2 Abs. 1 SRÜ).¹⁹⁹ Dabei sind nicht nur die Gewässer, sondern auch der Meeresboden, Meeresuntergrund sowie der Luftraum über dem Küstenmeer eingeschlossen (Art. 2 Abs. 2 SRÜ).

¹⁹¹ *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 427; vgl. auch *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (239).

¹⁹² *Aust*, *International Law*, S. 302; *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 427; *Doehring*, Völkerrecht, S. 49 Rn. 106; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 834 Rn. 6.

¹⁹³ *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 426; *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 94; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 835 Rn. 7.

¹⁹⁴ *Trümpler*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, 191 ff.

¹⁹⁵ Vgl. *Aust*, *International Law*, S. 310; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 835 Rn. 8; *Trümpler*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, 203.

¹⁹⁶ Hierzu *Trümpler*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, 207 ff.

¹⁹⁷ *Aust*, *International Law*, S. 301 f.; *Cassese*, *International Law*, S. 85; *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 14; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 831 Rn. 1; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 103; *Trümpler*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, 1.

¹⁹⁸ *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 14; *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmensumstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18; *Verdross/Simma*, *Universelles Völkerrecht*, §§ 1048 ff.

¹⁹⁹ *Doehring*, Völkerrecht, S. 49 Rn. 106; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 831 Rn. 1; *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 111.

Allerdings hat die Ausdehnung der Küstengewässer auf zwölf Seemeilen dazu geführt, dass zahlreiche wichtige Seeschiffahrtswege in die Küstenmeerzone eines Staates fallen.²⁰⁰ Die Souveränität des Küstenstaates ist deshalb völkerrechtlich durch das im SRÜ verankerte Recht fremder Schiffe auf friedliche Durchfahrt („*innocent passage*“) beschränkt (Art. 17 ff. SRÜ).²⁰¹ Durch die Gewährung dieses Rechtes soll den legitimen Interessen dritter Staaten, insbesondere der Kommunikationsfreiheit und Handelsfreiheit, im Hinblick auf die Küstenmeerzone Rechnung getragen werden.²⁰² Unter das Recht zur friedlichen Durchfahrt fällt dabei auch die Überführung einer Bohrinself durch die Küstengewässer eines fremden Staates in ein bestimmtes Bohrgebiet.²⁰³ Hierbei ist unerheblich, ob sich die Bohrinself aus eigenem Antrieb bewegt oder geschleppt wird.²⁰⁴

Nicht zu den Küstengewässern, sondern zu den Binnengewässern eines Staates gehören die Wasserflächen der Seehäfen eines Staates.²⁰⁵ Gemäß Art. 8 SRÜ versteht man unter Binnengewässern alle Wasserflächen die landwärts von der Basislinie liegen.²⁰⁶ Die Binnengewässer zählen ebenso wie die Küstengewässer zum Staatsgebiet des Anliegerstaates.²⁰⁷ Maritime Einrichtungen und Anlagen, welche sich in den Binnengewässern befinden, unterliegen deshalb auch in vollem Umfang der Hoheitsgewalt des Küstenstaates.²⁰⁸ Im Folgenden wird daher nicht gesondert auf die Bedeutung der Binnengewässer im internationalen Zivilprozessrecht eingegangen. Die zu den Küstengewässern zu treffenden Aussagen gelten entsprechend.

II. Küstengewässer (Hoheitsgewässer) im internationalen Zivilprozessrecht

Soweit sich eine Anknüpfung im internationalen Zivilprozessrecht auf einen Ort bezieht, ist es gleichgültig ob dieser Ort im konkreten Fall auf dem Festland oder in den Küstengewässern eines Staates lokalisiert wird. Beide Zonen sind glei-

²⁰⁰ Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 429; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 111.

²⁰¹ Vgl. ausführlich Aust, International Law, S. 302 ff.; Cassese, International Law, S. 85; Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 81 ff.; Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 430 ff.; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 837 ff. Rn. 13 ff.; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 111 ff.; historische Betrachtung bei Yang, Jurisdiction of the Coastal State, S. 139 ff.

²⁰² Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 111.

²⁰³ Grebner, Rechtsstellung der Bohrinself, S. 22.

²⁰⁴ Grebner, Rechtsstellung der Bohrinself, S. 22 f.

²⁰⁵ Aust, International Law, S. 299; Grebner, Rechtsstellung der Bohrinself, S. 18; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 829 Rn. 8; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 104.

²⁰⁶ Vgl. Aust, International Law, S. 299.

²⁰⁷ Aust, International Law, S. 299; von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 57; Grebner, Rechtsstellung der Bohrinself, S. 18.

²⁰⁸ Grebner, Rechtsstellung der Bohrinself, S. 18.

chermaßen Teil des Staatsgebietes und unterscheiden sich auch im Hinblick auf die Ausübung der zivilrechtlichen Jurisdiktion nicht voneinander. Selbst nach der engsten Auslegung des Begriffes „in einem anderen Mitgliedstaat“ in Art. 19 Nr. 2 EuGVVO ist die Arbeit in den Küstengewässern eingeschlossen.²⁰⁹

Dem steht auch nicht die Wertung des Art. 28 Abs. 1 SRÜ entgegen, wonach der Küstenstaat ein

durchfahrendes fremdes Schiff weder anhalten noch umleiten [soll], um seine Zivilgerichtsbarkeit gegenüber einer an Bord des Schiffes befindlichen Person auszuüben.

Art. 28 SRÜ schränkt nicht die zivilrechtliche Jurisdiktion selbst ein, sondern geht nach seinem Wortlaut von dem möglichen Bestehen einer solchen aus.²¹⁰ Lediglich die Durchsetzung der Jurisdiktion im Hinblick auf die Durchführung des Verfahrens wird für diesen benannten Fall beeinträchtigt. Entsprechendes gilt für die Regelungen zu Vollstreckungs- und Sicherungsmaßnahmen in Art. 28 Abs. 2 und 3 SRÜ.²¹¹ Nicht nur Schiffe, sondern auch Bohrrinseln, die sich in den Küstengewässern befinden unterliegen in vollem Umfang der Hoheitsgewalt des Küstenstaates.²¹²

1. Notwendiger Auslandsbezug und Kabotage

Wenn man davon ausgeht, dass Küstengewässer und Festland beide gleichermaßen der territorialen Hoheit des Küstenstaates unterliegen, stellt sich die Frage, ob bei Tätigkeiten in den Küstengewässern lediglich eines einzigen Staates die EuGVVO überhaupt zur Anwendung gelangen kann. Es könnte an dem erforderlichen Auslandsbezug fehlen, da die Anwendbarkeit der Zuständigkeitsregeln der EuGVVO grundsätzlich einen grenzüberschreitenden Sachverhalt voraussetzt.²¹³ Nicht alle seerechtlichen Arbeitsverhältnisse in Küstengewässern müssen grenzüberschreitend sein.²¹⁴ Es wäre vorstellbar, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer beide ihren (Wohn-)Sitz in einem Staat haben und das Schiff nur die Küstengewässer befährt. So verhält es sich oft bei rein nationalen Ladungsaufkommen auf Schiffen (Kabotage) oder bei der Küstenfischerei. Es würde sich bei einer solchen Konstellation um einen reinen Binnensachverhalt handeln. Die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes zur Feststellung der internationalen Zuständigkeit erübrigt sich.²¹⁵ Wird der Arbeitgeber aber nicht ausschließlich in einem Küstenstaat tätig (z.B. weil er auf dem Weg in sein Fischgebiet die Hoheitsgewässer eines anderen Staates durchfährt) oder haben Arbeitgeber und Arbeitnehmer ihren

²⁰⁹ Junker, in: FS Heldrich, 719 (728).

²¹⁰ Vgl. Yang, Jurisdiction of the Coastal State, S. 258.

²¹¹ Vgl. Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 98.

²¹² Zur Rechtslage vor dem SRÜ Grebner, Rechtsstellung der Bohrrinsel, S. 20 f.

²¹³ Rauscher-Staudinger, Band 1, Einl Brüssel I-VO, Rn. 19.

²¹⁴ Vgl. Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 184.

²¹⁵ Vgl. Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 184 f.

(Wohn-)Sitz in verschiedenen Staaten, so ist allerdings der notwendige Auslandsbezug gegeben und der gewöhnliche Arbeitsort zu bestimmen.

Insbesondere der europäische Rechtsraum hat durch die Verordnung zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (KabotageVO)²¹⁶ eine Liberalisierung der Küstenschifffahrt erfahren. Traditionell war diese nur Schiffen unter der Flagge des Küstenstaats vorbehalten. Die KabotageVO hat dazu geführt, dass die Küstenschifffahrt nunmehr allen Schiffen, die in einem Mitgliedstaat der EU registriert sind und unter einer Flagge eines EU Staates fahren, freisteht.²¹⁷ Die KabotageVO enthält aber keine Gerichtsstandsregelung für das Seearbeitsprozessrecht.²¹⁸ Deswegen bleibt für Fälle mit Auslandsbezug auch im Anwendungsbereich der KabotageVO die Zuständigkeiten der Art. 18 ff. EuGVVO maßgeblich.

2. Zusammenfassung

Für (see-)arbeitsrechtliche Streitigkeiten im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bedeutet dies, dass, soweit eine Arbeitsbeziehung ihren Mittelpunkt in den Hoheitsgewässern eines Staates hat und der Sachverhalt den nötigen Auslandsbezug aufweist, die Arbeit im Küstenstaat ausgeübt wird.²¹⁹ So haben Küstenfischer, die gewöhnlich mit ihren Booten innerhalb der Küstengewässer eines Staates fischen, ihren gewöhnlichen Arbeitsort in diesem Staat. Das gleiche gilt für Arbeitnehmer, die ihren Tätigkeitsmittelpunkt Ölplattformen oder Beobachtungsstationen innerhalb der Küstengewässer eines Staates haben (z.B. im Wattenmeer vor der deutschen Küste).²²⁰

²¹⁶ Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates v. 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), ABl.EG 1992, L 364/7; ausführliche Darstellung bei *Basedow*, TranspR 1994, 83 (88 ff).

²¹⁷ *Reithmann/Martiny-Mankowski*, 6. Aufl., Rn. 1638.

²¹⁸ Art. 3 KabotageVO enthält lediglich eine Kompetenzzuweisung zur Regelung von Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung von Schiffen im Kabotageverkehr. Ob dies nur öffentlich-rechtliche Bemannungsvorschriften berührt, oder auch das anwendbare materielle Arbeitsrecht, ist unklar; vgl. *Basedow*, TranspR 1994, 83 (90 f.).

²¹⁹ Vgl. *Dickinson*, Rome II Regulation, S. 281 Rn. 3.306; *Junker*, in: FS Heldrich, 719 (728); *Mankowski*, in: Rome I Regulation, 199; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO, Rn. 9a; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 103; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 58.

²²⁰ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 103.

D. Gewöhnlicher Arbeitsort über einem Festlandsockel oder in der AWZ

Wenn ein Arbeitnehmer seine Arbeitsleistung gewöhnlich über dem der Küste eines EuGVVO-Staats vorgelagerten Festlandsockel oder in den Gewässern der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) erbringt, stellt sich die Frage, ob dieser gewöhnliche Arbeitsort einen Gerichtsstand nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO begründen kann. Voraussetzung hierfür wäre, dass der Festlandsockel der zivilrechtlichen Jurisdiktion des nachgelagerten Staates untersteht²²¹ und die Gewässer über dem Festlandsockel und der AWZ einen gewöhnlichen Arbeitsort im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO darstellen. Weder der EuGVVO noch dem AEUV lässt sich ein Hinweis zur Lösung dieses Problems entnehmen.²²² Für den Arbeitnehmer ist die Beantwortung dieser Frage insbesondere dann relevant, wenn sein Arbeitgeber weder seinen Sitz (Art. 19 Nr. 1 i.V.m. Art. 60 EuGVVO), noch eine Niederlassung (Art. 18 Abs. 2 EuGVVO bzw. Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO) in einem EuGVVO-Staat hat. Dann wäre der Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes seine einzige Möglichkeit, die EuGVVO zur Anwendung zu bringen.

I. Praxisrelevanz

Die Problematik mag „pittoresk“²²³ anmuten. So betrifft sie lediglich eine begrenzte Anzahl von Arbeitsverhältnisse, wie z.B. dauerhaft auf Bohrinselfen oder Forschungsstationen über dem Festlandsockel tätige Arbeitnehmer, sowie Arbeitnehmer, welche auf Schiffen (Fährschiffe, Fischerboote) arbeiten, die vornehmlich über einem Festlandsockel und der AWZ eingesetzt werden. Andererseits ist die Anzahl dieser Arbeitsverhältnisse nicht unerheblich. Insgesamt mehr als 100.000 Arbeitsverhältnisse sind allein in der Nordsee in diese Fallgruppe einzuordnen.²²⁴ Auch sind Festlandsockel und AWZ von großer wirtschaftlicher Bedeutung.²²⁵ So macht der Festlandsockel ca. 5 % der Erdoberfläche aus und birgt ca. 20 % aller weltweiten Erdölvorkommen.²²⁶ Im Jahre 2005 sind weltweit ca. 9000 Bohrplattformen mit der Ausbeutung dieser Öl- und Gasvorkommen beschäftigt.²²⁷ Große Vorkommen finden sich insbesondere auch in den Festlandsockeln einiger EuGVVO-Staaten. So wurden seit 1969 in der Nordsee mehr als 25 Gas- und 45 Ölfelder erschlossen und zum Großteil ausgebeutet.²²⁸ Insbesondere vor den

²²¹ Vgl. Art. 68 EuGVVO i.V.m. Art. 299 EGV.

²²² *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (21); vgl. noch zu EuGVÜ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogen Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2042 Rn. 31).

²²³ So *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (21).

²²⁴ Vgl. 4. Teil § 1 A.

²²⁵ *Aust*, International Law, S. 308; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 141, vgl. auch Tabelle auf S. 178.

²²⁶ *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 860 Rn. 30; *Rüster*, Rechtsordnung des Festlandsockels, S. 40.

²²⁷ *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 141.

²²⁸ Vgl. *Bernhard*, Festlandsockel im Recht der EG, S. 18 ff.; vgl. zur wirtschaftlichen Bedeutung *Heilmann/Schönauer*, Handelsblatt vom 03. November 2005, 16.

Küsten Großbritanniens, Dänemarks und den Niederlanden finden sich zahlreiche Bohrinselfn und technische Anlagen zur Gewinnung von Gas und Öl aus dem Festlandsockel.²²⁹ Mit dem in den letzten Jahrzehnten steigenden Ölpreis wird auch die Förderung in der Nordsee zunehmend attraktiver.²³⁰ Zudem ermöglichen neue Technologien die wirtschaftliche Förderung früher unrentabler Vorkommen.²³¹

Daneben enthält der Festlandsockel in vielen Gebieten der Erde auch bedeutende Vorkommen weiterer Bodenschätze wie Kohle, Eisenerz, Phosphorit, und Zink.²³² In den Gewässern der AWZ finden sich zudem große Fischbestände. Fasst man die auf Grundlage des Art. 57 SRÜ von den einzelnen Staaten beanspruchten AWZ-Gebiete zusammen entspricht dies ca. 36 % der Weltmeere in dem sich 90 % der weltweiten Fischressourcen befinden.²³³

Abgesehen von der Ausbeutung der Ressourcen des Meeres und des Meeresbodens können Offshore-Anlagen auch andere Funktionen erfüllen. So existieren außerhalb der Küstengewässer vorgelagerte Reeden und Tiefseehäfen.²³⁴ Diese Konstruktionen werden völkerrechtlich nicht als Hafenanlagen im Sinne von Art. 11 S. 1 SRÜ angesehen. Sie gehören deshalb nicht zu den inneren Gewässern eines Staates (vgl. Art. 11 S. 2; Art. 12 SRÜ).²³⁵ Nach einer Ansicht sollen aber zumindest Tiefseehäfen als Inseln und sonstige Anlagen und Bauwerke im Gebiet der AWZ und der Festlandsockelzone im Sinne von Art. 56 Abs. 1 lit. b, Art. 60 Abs. 1 und 2 SRÜ anzusehen sein.²³⁶ Dann würden Tiefseehäfen ebenso behandelt wie andere Plattformen in der AWZ und über dem Festlandsockel.

Richtigerweise ist der Regelung des Art. 12 SRÜ jedoch zu entnehmen, dass Reeden, auch wenn sie vollständig außerhalb der regulären zwölf Seemeilen Grenze der Küstengewässer gelegen sind, trotzdem als zu den Küstengewässern zugehörig angesehen werden. Es finden deshalb auch die in den Küstengewässern

²²⁹ Vgl. *Bernhard*, Festlandsockel im Recht der EG, 20 f.; vgl. auch *Grebner*, Rechtstellung der Bohrinselfn, S. 16.

²³⁰ *Wiede*, Handelsblatt vom 03. November 2005 „Hohe Ölpreise machen Förderung in der Nordsee attraktiv“, 16.

²³¹ *Wiede*, Handelsblatt vom 03. November 2005 „Hohe Ölpreise machen Förderung in der Nordsee attraktiv“, 16.

²³² *Bernhard*, Festlandsockel im Recht der EG, S. 18; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 142; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 860 Rn. 30; *Rüster*, Rechtsordnung des Festlandsockels, S. 41.

²³³ *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 162; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 853 Rn. 10; vgl. auch *Aust*, International Law, S. 305; zu weiteren natürlichen Ressourcen ausführlich *Rüster*, Rechtsordnung des Festlandsockels, S. 21 ff.

²³⁴ Z.B. der *Louisiana Offshore Oil Port* in der AWZ der USA, vgl. von *Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 58 f.; *Thienel*, in: International Commercial Arbitration and International Maritime Law, S. 83. Vor der deutschen Küste fällt z.B. die Tiefwasserreederei nördlich der Jademündung in der Nordsee in diese Kategorie.

²³⁵ von *Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 58 f.

²³⁶ *Thienel*, in: International Commercial Arbitration and International Maritime Law, S. 84.

geltenden Regelungen Anwendung. Somit erstreckt sich die Territorialhoheit des Küstenstaates auf Reeden außerhalb der regulären Küstengewässer eines Staates.

Schließlich findet ein Großteil der maritimen Forschung in den Gewässern der AWZ statt.²³⁷ Im Rahmen dieser Forschungen verrichten Wissenschaftler und deren Hilfspersonal einen nicht unerheblichen Teil ihrer Forschungstätigkeit in den Gewässern dieser maritimen Zone.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Menschen ihre Arbeit auf Offshore-Anlagen verrichtet und wegen der enormen Bedeutung der geförderten Rohstoffe es auch zukünftig zu einem Anwachsen der Anzahl solcher Arbeitsverhältnisse kommen wird.²³⁸ Es besteht daher ein bedeutendes Interesse der Praxis an den hierbei auftretenden Rechtsproblemen.

So stellt sich insbesondere die Frage, ob eine von einem Arbeitnehmer verrichtete Tätigkeit über oder auf dem Festlandsockel als eine im jeweiligen Küstenstaat verrichtete Arbeit anzusehen ist und somit ein „gewöhnlicher Arbeitsort“ im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO im entsprechenden Küstenstaat existiert. Zur Lösung dieser Frage bieten sich grundsätzlich zwei verschiedene Ansatzpunkte an. Zum einen könnte auf das autonome Recht des EuGVVO-Staats zurückgegriffen werden, dessen Gerichte mit der konkreten seearbeitsrechtlichen Streitigkeit befasst sind (II.). Zum anderen könnte aber auch auf etwaige Regelungen des Völkerrechts abgestellt werden (III.). In diesem Zusammenhang soll zudem die Stellung des Festlandsockels und der AWZ im Völkerrecht skizziert werden (III. 1.).

II. Maßgeblichkeit des autonomen Rechts des einzelnen Staates?

Nach Ansicht des Generalanwalts *Jacob* soll das autonome Recht des Forumstaats – soweit es Regelungen für diesen Fall vorsieht – maßgeblich sein.²³⁹ Dann würde das Forum, in dem der Arbeitnehmer Klage erhoben hat, nach seinem eigenen nationalen Recht entscheiden, in welchem Umfang es sich den Festlandsockel unterwerfen will.²⁴⁰

Der EuGH befasste sich im Jahr 2002 – noch unter dem Regime des EuGVÜ – in seiner *Weber/Ogden*-Entscheidung bisher zum einzigen Mal mit dieser Fragestellung.²⁴¹ Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

²³⁷ *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 162.

²³⁸ Vgl. schon *Grebner*, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 16.

²³⁹ Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2022 f. Rn. 25 ff.); vgl. als Beispiel für ein solches nationales Gesetz: Niederländische Wet arbeid mijnbouw Noordzee vom 2. November 1992, Staatsblad 1992, 592.

²⁴⁰ Dieser Auffassung wohl der niederländische Hoge Raad in seiner Vorlage zum EuGH vgl. Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2018f); vgl. *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (21).

²⁴¹ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013.

Der deutsche Staatsangehörige *Herbert Weber* mit Wohnsitz in Deutschland war zwischen 1987 und 1993 als Schiffskoch Arbeitnehmer der *Universal Ogden Services Ltd.* mit Sitz in Schottland. Während dieser Zeit verrichtete er abschnittsweise seine Arbeit auf Schiffen und Bergbaueinrichtungen über dem niederländischen Festlandsockel (bzw. in den Gewässern der AWZ) und anschließend mehrere Monate (von Ende September 1993 bis zum 30. Dezember 1993) auf einem Schiff in den dänischen Hoheitsgewässern. *Universal Ogden Services Ltd.* beendete das Arbeitsverhältnis im Dezember 1993. Weber erhob im Juni 1994 eine Klage vor dem Kantonrechter Alkmaar (Niederlande) wegen unrechtmäßiger Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Nach niederländischem Recht²⁴² war dieses Gericht auch zuständig und der Kantonrechter erklärte *Webers* Klage für teilweise begründet. *Ogden* legte hiergegen mit Erfolg Beschwerde bei der Rechtbank Alkmaar mit der Begründung ein, der erstinstanzliche Richter habe sich zu Unrecht für zuständig erklärt. Dabei stützte sich die Rechtbank lediglich auf innerstaatliches Recht.²⁴³ Hiergegen wendete sich Weber wiederum mit einer Kassationsbeschwerde beim *Hoge Raad* der Niederlande.²⁴⁴ Dieser war der Auffassung, Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ hätte bei der Frage der Zuständigkeit berücksichtigt werden müssen und legte dem EuGH drei Fragen über die Auslegung des EuGVÜ vor. Unter anderem wollte der *Hoge Raad* geklärt wissen, ob Arbeit, die über dem niederländischen Teil des Festlandsockels unter der Nordsee von einem Arbeitnehmer im Sinne des relevanten niederländischen Rechts verrichtet wird, für die Anwendung des Artikels 5 Nr. 1 EuGVÜ als in den Niederlanden verrichtete Arbeit anzusehen sei.²⁴⁵

Generalanwalt *Jacobs* führt in den Schlussanträgen zur *Weber/Ogden*-Entscheidung des EuGH hierzu aus, dass das nationale Recht maßgeblich sein soll, soweit keine völkerrechtlichen Regelungen entgegenstehen.²⁴⁶ Zwar sei der EuGH bestrebt, die Bestimmungen des EuGVÜ möglichst autonom auszulegen. Jedoch habe der EuGH auch gelegentlich auf nationales Recht zur Auslegung eines Begriffes Bezug genommen und das EuGVÜ sehe in einigen Bestimmungen selbst die Bezugnahme auf nationales Recht vor (z.B. Bestimmung des Wohnsitzes nach

²⁴² Art. 10 Wet arbeid mijnbouw Noordze vom 2. November 1992: „Vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 98 Absatz 2 und 126 des Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering ist der Kantonrechter Alkmaar zuständig für die Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten, die den Arbeitsvertrag eines Arbeitnehmers und die Anwendung dieses Gesetzes betreffen“, vgl. zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2038 Rn. 15).

²⁴³ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2040 Rn. 24).

²⁴⁴ *Hoge Raad* vom 4. Februar 2000, NIPR 2000, Nr. 127.

²⁴⁵ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2041 Rn. 26). Zu Vorlagefrage 2, die sich mit der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts bei zeitlicher Segmentierung beschäftigt, siehe 4. Teil § 2 H.

²⁴⁶ Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2022 Rn. 25).

Art 52 f. EuGVÜ und bei Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ).²⁴⁷ Zudem, so *Jacobs*, scheint aus dem Bericht über das Beitrittsabkommen von 1989 (*Almeida Cruz/Desantes Real/Jenard-Bericht*)²⁴⁸ klar hervorzugehen, dass es den Vertragsstaaten ungeachtet der Aufhebung des Art. 60 EuGVÜ weiterhin gestattet sein sollte, in Übereinstimmung mit den Regeln des Völkerrechts den Anwendungsbereich des EuGVÜ auf andere Gebiete, für die sie verantwortlich sind, zu erstrecken.²⁴⁹

Jacobs Argumente bzgl. eines gelegentlichen Rückgriffs auf nationales Recht durch den EuGH und die Bezugnahme einzelner Regelungen des EuGVÜs auf nationales Recht lassen sich durch die Veränderungen im Zuge der Überführung des EuGVÜs in die EuGVVO entkräften. Unter der EuGVVO besteht jedenfalls kein Zweifel mehr an der vorrangig autonomen Auslegung von Begriffen.

Gegen eine maßgebliche Berücksichtigung des nationalen Rechts sprechen zudem zwei *teleologische* Gesichtspunkte. Erstens sind nationale Regelungen meist Ausdruck nationaler Interessen.²⁵⁰ Zweitens würde ein Abstellen auf nationale Regelungen zu einer uneinheitlichen Eröffnung des Anwendungsbereichs der EuGVVO in den EuGVVO-Staaten führen, da die Eröffnung eines Gerichtsstandes nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO von nationalen Regelungen abhängen würde. Unter anderem ist es aber Ziel der EuGVVO, eine einheitliche Regelung der internationalen Zuständigkeit, unabhängig von nationalen Gesetzen, zu schaffen.²⁵¹ Ein isoliertes Abstellen auf nationale Gesetze und somit nationale Interessen einzelner Staaten steht deshalb im Widerspruch zur Zielsetzung der EuGVVO.

III. Maßgeblichkeit des Völkerrechts

Nach einem anderen Ansatz ist die Frage nach der geographischen Ausdehnung des Staatsgebietes den Regelungen der EuGVVO und des AEUV vorgelagert. Es handele sich um eine völkerrechtliche Vorfrage, welche entsprechend dem Völ-

²⁴⁷ Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2022 Rn. 26).

²⁴⁸ Bericht zu dem Übereinkommen über den Beitritt des Königreiches Spanien und der Portugiesischen Republik zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handels-sachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof in der Fassung des Übereinkommens über den Beitritt des Königreiches Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreiches Großbritannien und Nordirland und des Übereinkommens über den Beitritt der Republik Griechenland, abgedruckt im ABl. EG 1990 C 189/35-56; Generalanwalt *Jacobs* verweist insbesondere auf Rn. 33-38 dieses Berichts.

²⁴⁹ Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2022 Rn. 27).

²⁵⁰ *Mankowski* führt hierzu als Beispiel den Outer Continental Shelf Lands Act der USA an, *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (21); vgl. auch *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 143 f.; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 861 Rn. 32 ff.

²⁵¹ Erwägungsgrund Nr. 2 des Rates der Europäischen Union zur Verordnung (EG) Nr. 44/2001.

kerrecht zu beantworten sei.²⁵² Es ist deshalb erforderlich, zunächst die Einordnung von AWZ und Festlandsockel als maritime Zonen im Völkerrecht darzustellen. Danach wird untersucht, welche Konsequenzen sich aus der völkerrechtlichen Einordnung von Festlandsockel und AWZ im Hinblick auf den gewöhnlichen Arbeitsort im internationalen Zivilprozessrecht ergeben. Schließlich soll der Frage nachgegangen werden, ob auch dann auf einen völkerrechtlichen Vertrag zurückgegriffen werden kann, wenn dieser nicht für alle EuGVVO-Staaten in Kraft getreten ist.

1. Festlandsockel und AWZ im Völkerrecht

Grundsätzlich endet das Hoheitsgebiet eines Staates an der äußeren Grenze der Küstengewässer. Alle Seegebiete, welche nicht dem Küstenmeer zugeordnet werden können, unterstehen dem Regime der Hohen See.²⁵³ Die Hohe See wiederum ist prinzipiell staatenfreier Raum.²⁵⁴ Im Zuge des technischen Fortschritts wurde jedoch in der Mitte des 20. Jahrhunderts eine Nutzung der Ressourcen des Meeresbodens auch außerhalb der Küstengewässer möglich.²⁵⁵ Insbesondere an Küsten, an denen sich die Landmasse in einer geringen Tiefe unter dem Wasserspiegel fortsetzt, wurde eine solche wirtschaftliche Ausbeutung durchführbar und ökonomisch sinnvoll.²⁵⁶ Im Völkerrecht setzte sich die Überzeugung durch, dass der Festlandsockel ausschließlich den Anliegerstaaten für eine wirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen sollte.²⁵⁷ So finden sich auch in zwei völkerrechtlichen Verträgen – in der Genfer Konvention²⁵⁸ sowie im SRÜ²⁵⁹ – Regelungen über die Zuordnung eines Festlandsockels zu einem Staat.

a) Genfer Konvention über den Festlandsockel (1958)

Schon bei den Seerechtskonferenzen von 1958 in Genf schätzten die Teilnehmer die Bedeutung des Festlandsockels so hoch ein, dass sie die Frage nach seiner Zuordnung zum Gegenstand einer eigenen Konvention machten. Es wurde vereinbart, dass der Festlandsockel und die Gewässer darüber zwar nicht zum Staatsge-

²⁵² EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2042 f. Rn. 31 ff.); *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (21); Rauscher-*Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO, Rn. 9a; kritisch *Michaels*, in: *International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States*, 129 (136).

²⁵³ *Doehring*, Völkerrecht, S. 228 Rn. 520.

²⁵⁴ *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1229-1231; vgl. Art. 2 Abs. 1 Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799 (1801).

²⁵⁵ *Doehring*, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 818 f. Rn. 3.

²⁵⁶ *Doehring*, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102.

²⁵⁷ *Doehring*, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102.

²⁵⁸ Art. 2 Genfer Konvention über den Festlandsockel vom 29. April 1958 über die Hohe See, abgedruckt in *United Nations Treaty Series (UNTS)* 499, 311, BGBl. 1972 II, 1091 (1091).

²⁵⁹ Art. 56 UN Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799 (1822).

biet des Anliegerstaates zählen. Jedoch soll dieser allein berechtigt sein, dort Öl und Gas zu fördern, nach Bodenschätzen zu schürfen und insgesamt den Meeresboden über dem Festlandsockel wirtschaftlich zu nutzen (Art. 2). Hierzu kann er die erforderlichen Anlagen und sonstigen Vorrichtungen erstellen, unterhalten und betreiben (Art. 5).²⁶⁰ Diese Anlagen und Vorrichtungen unterstehen auch der Hoheitsgewalt des Küstenstaats (Art. 5). Der Status als Teil der Hohen See blieb aber insoweit erhalten, als dass die Schifffahrt und der Fischfang anderer Staaten nicht beschränkt wurden.

Die Konvention von 1958 enthielt noch keine Regelungen zur Bestimmung der exakten Grenzen des Festlandsockels. Zum damaligen Zeitpunkt war lediglich die Ausbeutung des *Continental Shelf* (Kontinentalplatte) möglich.²⁶¹ Man einigte sich deshalb darauf, dass der Festlandsockel bis zu einer Tiefe von maximal 200 Meter reicht, oder soweit, wie einem Anliegerstaat die Ausbeutung technisch möglich ist (Art. 1 lit. a Genfer Konvention).²⁶² Als im weiteren Verlauf der technologischen Entwicklung auch die Nutzung des Tiefseebodens möglich wurde, stieß diese Vorgehensweise jedoch an ihre Grenzen. Konsequenterweise angewendet hätte dies eine Aufteilung der gesamten Hohen See unter den Anliegerstaaten bedeutet.²⁶³

b) UN-Seerechtsübereinkommen (1982)

Zur Beseitigung der Schwächen des Genfer Übereinkommens von 1958 wurde schließlich im SRÜ von 1982 auch die Nutzung des Festlandsockels neu geregelt.²⁶⁴ Hierzu wurde eine weitere, bisher nicht anerkannte Zone eingeführt. Diese neue AWZ²⁶⁵ ersetzte jedoch nicht vollständig die Zone des Festlandsockels. Vielmehr stellt sie eine exakt begrenzte Zone dar, in der dem Anliegerstaat noch weiterreichende Befugnisse zustanden als zuvor in der Zone des Festlandsockels.²⁶⁶ Soweit der Festlandsockel faktisch, also geographisch, über die AWZ hinausreicht, enthält das SRÜ in den Art. 76 ff. weitere Regelungen zur Nutzung durch den Anliegerstaat. Ziel dieses neuen Systems mit seinen exakten Grenzen seewärts ist es, den Tiefseeboden der Hohen See zur Nutzung für alle Staaten offen zu halten und eine Aufteilung der Meere insgesamt durch die Anliegerstaaten zu verhindern.²⁶⁷

²⁶⁰ Doebling, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102; Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 403; vgl. auch EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2043 Rn. 32 f.).

²⁶¹ Doebling, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102.

²⁶² Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 146 f.; Doebling, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 862 Rn. 37.

²⁶³ Vgl. Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 147; Doebling, Völkerrecht, S. 48 Rn. 102.; Grebner, Rechtstellung der Bohrinnsel, S. 31 f.; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 819 f. Rn. 4; S. 863 Rn. 40.

²⁶⁴ Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 824 f. Rn. 14; vgl. Schulte, Das völkerrechtliche Schiffsicherheitsregime, S. 102 f.

²⁶⁵ Vgl. Art. 55 ff. SRÜ.

²⁶⁶ Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 401.

²⁶⁷ Doebling, Völkerrecht, S. 48 Rn. 103.

Das Genfer Übereinkommen von 1958 bleibt neben dem SRÜ weiterhin in Kraft. Jedoch nimmt seine Bedeutung durch die mittlerweile große weltweite Verbreitung des SRÜ zwangsläufig ab.²⁶⁸ Darüber hinaus haben die Regelungen des SRÜ für Staaten, die beide Übereinkommen gezeichnet haben gemäß Art. 311 Abs. 1 SRÜ Vorrang.

aa) Ausschließliche Wirtschaftszone

Gemäß Art. 55 SRÜ ist die AWZ ein an das Küstenmeer angrenzendes Gebiet, in welchem dem Küstenstaat exklusiv einzelne Hoheitsrechte zuerkannt werden.²⁶⁹ Demnach übt der Anliegerstaat in der AWZ nicht, wie in seinen Küstengewässern, die volle Souveränität aus.²⁷⁰ Jedoch werden dem Anliegerstaat umfassende Nutzungsrechte gewährt, welche die Ausbeutung der natürlichen lebenden und nichtlebenden Ressourcen des Meersbodens, seines Untergrunds sowie der Gewässer darüber ermöglichen (Art. 56 Abs. 1 SRÜ). Die souveränen Rechte umfassen die wirtschaftlichen Nutzungsrechte selbst.²⁷¹ Der Staat kann demnach die Nutzungsrechte auch auf Private übertragen. In diesem Fall ist der Staat aber weiterhin berechtigt, die Bedingungen der Nutzung sowie alle hiermit zusammenhängenden Tätigkeiten zu regeln.²⁷² Dem Anliegerstaat steht insoweit sowohl die Legislativ- als auch die Exekutivkompetenz zu.²⁷³

Schwerpunkt der tatsächlichen Nutzung der AWZ ist die Offshore-Gewinnung von Öl und Gas auf Bohrplattformen sowie die Fischerei.²⁷⁴ Hinzu kam in der jüngeren Vergangenheit eine Ausweitung der Nutzung der AWZ durch Offshore-Windenergieanlagen.²⁷⁵

Im Gegensatz zu den Regelungen des Genfer Übereinkommens sind nun auch die Fischereirechte dem Anliegerstaat zugeordnet (Art. 61 ff. SRÜ) und auch Aspekte der maritimen Verkehrslenkung (Art. 37 ff. SRÜ) und des Umweltschutzes

²⁶⁸ Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 824 Rn. 13; Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 30.

²⁶⁹ Aust, International Law, S. 305; Cassese, International Law, S. 87 f.; Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 402 f.; Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 37; Rosenbaum, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 46; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 132.

²⁷⁰ Aust, International Law, S. 305; Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 165; Doehring, Völkerrecht, S. 49 Rn. 107; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 853 Rn. 12; Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, 29, 33, 37; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 132.

²⁷¹ Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 37.

²⁷² Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 37.

²⁷³ Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 37; Jenisch, NuR 1997, 373 (375); Lagoni, NuR 2002, 121 (122 f.).

²⁷⁴ Vgl. Aust, International Law, S. 305; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 132.

²⁷⁵ Rosenbaum, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 23, 57.

(Art. 192 ff. SRÜ) eingeschlossen.²⁷⁶ Gerade die Regelung der Ausbeutung der den Küstengewässern vorgelagerten Seegebiete war einer der entscheidenden Gründe für die Schaffung der AWZ. Die Regelungen der Genfer Übereinkommen von 1958 erfassten nur die Nutzung und Ausbeutung des Meeresgrundes, des Sockels, nicht aber der lebenden Ressourcen in den Gewässern darüber.²⁷⁷ So stehen nun im Zentrum der Rechte des Küstenstaates die souveränen Rechte hinsichtlich der Nutzung und Erhaltung aller natürlichen Ressourcen im Gebiet der AWZ.²⁷⁸

Zudem hat der Anliegerstaat das Recht, künstliche Inseln und sonstige Anlagen und Bauwerke in diesem Gebiet zu errichten und zu betreiben (Art. 60 SRÜ).²⁷⁹ Im Unterschied zur sonstigen Nutzung der AWZ stehen ihm nach Art. 60 Abs. 2 SRÜ auf diesen künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken ausschließliche Hoheitsbefugnisse zu.

Schließlich finden sich in den Regelungen zur AWZ im SRÜ auch einige Pflichten des Küstenstaates. So hat er dafür zu sorgen, dass der Fortbestand der lebenden Ressourcen nicht durch übermäßige Ausbeutung gefährdet wird (vgl. Art. 62 Abs. 2 SRÜ). Zudem sind zur Wahrung der für andere Staaten wichtigen Kommunikationsfreiheiten die Rechte zur Durchfahrt, zum Überflug und zur Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen im SRÜ festgeschrieben (Art. 58 SRÜ).²⁸⁰

Die Breite der AWZ beträgt nach Art. 57 SRÜ maximal 200 Seemeilen. Auch entsteht die AWZ eines Anliegerstaates nicht automatisch. Sie muss von diesem beansprucht werden.²⁸¹ Jedoch hat dies die große Mehrzahl der Küstenstaaten getan. So haben schon bis 1997 von insgesamt 151 Küstenstaaten 102 Staaten die Errichtung einer AWZ erklärt.²⁸²

²⁷⁶ Vgl. Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 820 Rn. 4, S. 852 Rn. 8 ff.

²⁷⁷ Vgl. Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 852 Rn. 8 ff., S. 854 Rn. 12.

²⁷⁸ Cassese, International Law, S. 88; Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 166 f.; Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 527; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 853 Rn. 12; Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 402 f.

²⁷⁹ Darstellung des Regimes im Einzelnen bei Rosenbaum, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 54 ff.

²⁸⁰ Ausführlich zu den Pflichten Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 529 f.; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 854 ff. Rn. 14 ff.

²⁸¹ Aust, International Law, S. 305; Cassese, International Law, S. 89; Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 161; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 853 Rn. 10; Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 402; Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 36; Schulte, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, S. 131 f.; für die deutsche AWZ vgl. Proklamation der Bundesrepublik Deutschland über die Errichtung einer ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee und der Ostsee vom 25. November 1994, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 3769.

²⁸² Law of the Sea Bulletin 1997 (34), 47 ff.; Ipsen(-Gloria), Völkerrecht, S. 853 Rn. 10.

bb) Festlandsockel

Im Gegensatz zur Genfer Konvention enthält das SRÜ eine exakte räumliche Begrenzung des Festlandsockels. Gemäß Art. 76 Abs. 1 SRÜ umfasst der Festlandsockel eines Küstenstaats

[...] den jenseits seines Küstenmeers gelegenen Meeresboden und Meeresuntergrund der Unterwassergebiete, die sich über die gesamte natürliche Verlängerung seines Landgebiets bis zur äußeren Kante des Festlandrands erstrecken [...].

Allerdings wird auch bei Küstenstaaten, in denen die äußere Kante des Festlandrands in einer geringeren Entfernung als 200 Seemeilen von den Basislinien aus verläuft, eine Festlandsockelzone von 200 Seemeilen ab der Basislinie der Küste zugestanden (Art. 76 Abs. 1 SRÜ). Die Regelung des SRÜ orientiert sich demnach nicht mehr an der technischen Grenze der Ausbeutbarkeit, sondern etabliert geologische und geomorphologische Kriterien zur Begrenzung der Festlandsockelzone.²⁸³ Jedoch setzt das SRÜ auch eine Maximalgrenze für die *natürliche Verlängerung* bei 350 Seemeilen gemessen von der Basislinie, fest (Art. 76 Abs. 2 SRÜ).²⁸⁴

Innerhalb dieser Festlandsockelzone übt der Küstenstaat gemäß Art. 77 Abs. 1 SRÜ souveräne Rechte zum Zweck seiner Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen aus. Zudem ist ausschließlich er dazu berechtigt, auf dem Festlandsockel Anlagen und Bauwerke zu errichten und zu betreiben, welche der Erforschung und Ausbeutung dienen (Art. 80 i.V.m. Art. 60 SRÜ). Anderen Staaten stehen dagegen die Rechte zur Durchfahrt, zum Überflug und zur Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen zu (Art. 78 f. SRÜ).²⁸⁵ Der Status der über dem Festlandsockel gelegenen Gewässer bleibt jedoch erhalten (Art. 78 Abs. 1 SRÜ). Der Festlandsockel ist nicht Teil des Staatsgebietes des Küstenstaats.²⁸⁶ Allerdings liegen die Gewässer über dem Festlandsockel ausschließlich oder zum größten Teil in der AWZ des Anliegerstaates, denn die 200 Seemeilen Begrenzung entspricht der Begrenzung der Gewässer der AWZ gemäß Art. 57 SRÜ.²⁸⁷ Da auch die Regelungen der AWZ dem Anliegerstaat das Recht einräumen, die Ressourcen des Meeresbodens und Untergrunds auszubeuten, decken sich die Regime des Festlandsockels und der AWZ im Hinblick auf die Ausbeutung des Meeresgrundes und Untergrundes nicht nur faktisch-geographisch sondern auch rechtlich zu weiten Teilen.²⁸⁸ Im Gegensatz zur AWZ muss der Küsten-

²⁸³ Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 864 Rn. 41.

²⁸⁴ Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 31; zu den Einzelheiten des insgesamt komplizierten Begrenzungsverfahrens vgl. Art. 76 Abs. 3-7; Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 148 ff; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 864. Rn.42 ff.

²⁸⁵ Vgl. Lagoni, NuR 2002, 241 (251).

²⁸⁶ Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 503; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 866. Rn. 45.

²⁸⁷ Vgl. Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 145, 152 f.; Rosenbaum, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 49.

²⁸⁸ Vgl. Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 145; Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 530.

staat die Festlandsockelzone nicht erst beanspruchen.²⁸⁹ Aus dem Wortlaut des Art. 77 Abs. 3 ergibt sich, dass es einer solchen Erklärung gerade nicht bedarf. Da jedoch die Mehrzahl der Küstenstaaten eine AWZ beansprucht,²⁹⁰ werden beide Zonen insbesondere in der Nordsee oft deckungsgleich sein. Dies ist auch für Deutschland der Fall. Die deutsche AWZ deckt sich genau mit der Festlandsockelzone.²⁹¹

Lediglich in Fällen, in denen die natürliche Verlängerung des Landgebietes durch den Festlandsockel 200 Seemeilen überschreitet oder der Küstenstaat keine AWZ beansprucht, erhält die Festlandsockelzone eine eigenständige, über die AWZ hinausgehende Bedeutung.²⁹² In diesen seltenen Fällen haben die Gewässer über dem Festlandsockel den Status der Hohen See.²⁹³ Schließlich können Festlandsockelzone und AWZ auch dann auseinanderfallen, wenn eine Abgrenzung der jeweiligen Zonen zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten nötig ist. Die Regelungen für den Festlandsockel (Art. 83 SRÜ) als auch für die AWZ (Art. 74 SRÜ) sehen die gleiche Vorgehensweise vor. Zunächst sollen die betroffenen Staaten eine Übereinkunft erzielen. Gelingt dies nicht, ist ein der Billigkeit entsprechendes Ergebnis zu wählen („*equitable solution*“).²⁹⁴ Anders als bei den Küstengewässern (Art. 15 SRÜ) kommt aber nicht das *Äquidistanzprinzip* zur Anwendung. Die Besonderheit bei der Abgrenzung der AWZ besteht darin, dass diese maritime Zone sowohl die Wassersäule als auch den Meeresgrund und Meeresuntergrund einschließt.²⁹⁵ Die betroffenen Staaten können in einer Vereinbarung beschließen, unterschiedliche Grenzen für Wassersäule und Meeresgrund zu vereinbaren. Dann wäre in einem Gebiet die Wassersäule dem einen Staat zugeordnet, der Meeresgrund (also entsprechend der Festlandsockel) aber einem anderen.²⁹⁶ Ein solches Auseinanderfallen von Festlandsockel und AWZ ist aber die Ausnahme.²⁹⁷

cc) Einordnung von maritimen Einrichtungen

Wie bereits angesprochen, hat der Anliegerstaat das Recht, künstliche Inseln und sonstige Anlagen und Bauwerke im Gebiet der AWZ und der Festlandsockelzone zu errichten sowie zu betreiben (Art. 60, 80 SRÜ) und nach Art. 60 Abs. 2 SRÜ über diese künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken ausschließliche Hoheitsbe-

²⁸⁹ *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 145; *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 502 f.; *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 866 Rn. 45; *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 35 f.

²⁹⁰ Siehe Teil 4 § 3 D. III. 1. b) aa).

²⁹¹ Vgl. *Pestke*, Offshore-Windfarmen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, S. 64 f.

²⁹² Vgl. *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 145.

²⁹³ *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 867 Rn. 48.

²⁹⁴ Vgl. *Aust*, International Law, S. 310 f.; *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 508 ff.

²⁹⁵ *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 869 Rn. 53.

²⁹⁶ Vgl. *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 496 f.

²⁹⁷ *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 496.

fugnisse auszuüben. Die diesbezüglichen Regelungsbefugnisse und souveränen Rechte sind als Exklusivrechte ausgestaltet und ermöglichen dem Küstenstaat eine umfassende Jurisdiktion im Sinne eines (nahezu) totalen Kontrollrechts.²⁹⁸

(1) Abgrenzung zu Schiffen

Es stellt sich die Frage, ob Bohrinseln und sonstige, der wirtschaftlichen Ausbeutung der natürlichen Ressourcen oder der Forschung dienende Offshore-Anlagen als künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke einzuordnen sind und deshalb in den Anwendungsbereich des Art. 60 Abs. 1 (bzw. Art. 80) SRÜ fallen oder als Schiffe anzusehen sind. Sollte es sich bei einigen dieser Installationen um Schiffe handeln, würde ihnen der Flaggenstatus verliehen und es käme zu einer Kollision zwischen den souveränen Rechten des Küstenstaats in der Festlandssockelzone und der AWZ auf der einen Seite und den souveränen Rechten des Flaggenstaats auf der anderen.

Schiffe sind schwimmfähige Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, die fähig und dazu bestimmt sind, sich auf oder unter dem Wasser fortzubewegen und dabei Personen und Sachen zu tragen.²⁹⁹ Charakteristisch für Schiffe ist, dass sie während ihres normalen Betriebes mobil, also zur Fortbewegung bestimmt sind.³⁰⁰

Bei Bohrinseln und Offshore-Anlagen sind heute im Wesentlichen zwei Plattformtypen – die ortsfeste und die schwimmfähige Plattform – zu unterscheiden. Die ortsfeste Plattform ist selbsttragend und besteht aus Stahlrohren oder Pfeilern, die in den Meeresboden eingerammt sind.³⁰¹ Meist wird das zum Bau einer ortsfesten Plattform benötigte Material in einzelnen Teilen mit Schiffen an die zukünftige Bohrlokation gebracht und dort Stück für Stück zusammengesetzt.³⁰² Soweit eine maritime Konstruktion in dieser Form fest mit dem Untergrund – dem Meeresboden – verbunden ist, entfällt jegliche Mobilität. Eine Einordnung als Schiff ist nicht möglich. Auch weisen sie regelmäßig keine schwimmfähigen Hohlkörper auf, so dass schon dieses Merkmal eines Schiffes nicht erfüllt ist.³⁰³

²⁹⁸ Cassese, International Law, S. 88; Fitzpatrick, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 62 ff., 119; Jenisch, NuR 1997, 373 (375); Jenisch, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (24 f.); Lagoni, NuR 2002, 241 (265 ff.); Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 40.

²⁹⁹ Lindemann/Bemm, Seemannsgesetz, Einführung S. 106 Rn. 40 mit weiteren Nachweisen; Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 36 f.; Ramming, VersR 2007, 306 (309); eingehend von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 19 ff.; Yang, Jurisdiction of the Coastal State, S. 7 ff.; vgl. zum englischen Recht Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 20 Rn. 2.3 ff.

³⁰⁰ Fitzpatrick, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 41; von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 26; Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 38 f.; Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 41.

³⁰¹ Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 16.

³⁰² Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 37.

³⁰³ Grebner, Rechtstellung der Bohrinsel, S. 37.

Solche ortsfesten Offshore-Anlagen sind allerdings nicht als Bestandteil des Meeresbodens bzw. des Festlandsockels anzusehen.³⁰⁴ Der Erbauer einer solchen Einrichtung gibt mit deren Errichtung seine Rechte an ihr nicht auf, sondern nutzt lediglich die ihm erteilte Konzession des Küstenstaates.³⁰⁵ Die Offshore-Anlage bleibt eine selbständige Sache. Diese Erkenntnis ergibt sich auch aus der Wertung und der Systematik des Art. 60 SRÜ, der sogar künstliche Inseln – neben Anlagen und Bauwerken – einer eigenständigen Regelung unterwirft und gesondert von den Regelungen für den Festlandsockel und die AWZ behandelt.

Problematischer ist die Einordnung von schwimmfähigen Plattformen. Diese schwimmenden Anlagen zeichnen sich dadurch aus, dass sie zwar konstruktionsbedingt schwimmfähig sind, aber durch Anker, Ketten oder geostationären Antrieb an einer bestimmten Position gehalten werden.³⁰⁶ Die Hohlräume ermöglichen insbesondere den Transport der auf der Werft fertig gestellten Plattform auf dem Wasser zu ihrem bestimmungsgemäßen Einsatzort.³⁰⁷ Beispiele hierfür sind die von der Mineralölindustrie häufig verwendeten *Hubinseln* sowie *floating structures*, die zur Exploration, zum Bohren, zur Produktveredelung oder zur Unterstützung eingesetzt werden.³⁰⁸ *Hubinseln* bestehen aus einer schwimmfähigen Plattform, die mit mehreren röhrenförmigen Beinen ausgerüstet ist. An der Bohrlokation angekommen werden diese Beine zum Meeresboden abgesenkt. Dann hebt sich die Plattform an diesen Beinen so über die Wasseroberfläche hinaus, dass Wellen sie auch bei Flut nicht mehr erreichen können.³⁰⁹

Im Gegensatz zu den *Hubinseln* liegt die Arbeitsplattform bei den sogenannten *floating structures* meist auf mehreren flaschenförmigen Schwimmkörpern, in denen sich anfangs Luft befindet. An der Bohrlokation angelangt werden diese Kammern geflutet, die Plattform sinkt ab, bis sie auf dem Meeresgrund aufsitzt. Dabei ist sie so hoch konstruiert, dass sich das Arbeitsdeck in ausreichender Höhe über dem Wasserspiegel befindet.³¹⁰ Beide Typen von schwimmfähigen Plattformen haben gemein, dass ihre Schwimmfähigkeit hauptsächlich dem Transport an den vorgesehenen Einsatzort dient, zu dem sie sich meist nicht aus eigener Kraft bewegen können.³¹¹

Ein weitere Untergruppe schwimmender Plattformen sind die so genannten *Mobile Offshore Drilling Units* (MODUs), also schwimmende maritime Plattformen, welche nicht dauerhaft fest im Meeresboden verankert sind und sich aus eigener Kraft von einem Förderort zum anderen bewegen.³¹² Weder das SRÜ noch eine der Genfer Konventionen (1958) enthalten spezielle Regelungen für diese Art von Installationen.

³⁰⁴ Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 32, 35 f.

³⁰⁵ Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 32, 35 f.

³⁰⁶ Jenisch, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (26); Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 41.

³⁰⁷ Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 16, 38.

³⁰⁸ Jenisch, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (26).

³⁰⁹ Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 38.

³¹⁰ Vgl. Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 38.

³¹¹ Vgl. Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 38.

³¹² Churchill/Lowe, Law of the Sea, S. 154.

Während ihres normalen Betriebs bewegen sich diese schwimmenden Plattformen jedoch gerade nicht. Sie sind an einer bestimmten Stelle fixiert, bis die dort verfügbaren natürlichen Ressourcen hinreichend ausgebeutet sind. Erst dann wird von der Mobilität der MODUs Gebrauch gemacht, um zu einem anderen Vorkommen (z.B. Gas- oder Ölfeld) zu gelangen. Dort angekommen nehmen die MODUs wieder ihre reguläre stationäre Tätigkeit auf. Anders verhält es sich, wenn ein solches MODU nicht zur Ausbeutung sondern lediglich zur Suche und Erschließung neuer Vorkommen eingesetzt wird (Probebohrung). Dann ist in der zur Suche nötigen Fortbewegung ein Wesensmerkmal zu sehen und die relativ geringe Verweildauer an einer Bohrlokation fällt demgegenüber nicht ins Gewicht.³¹³ Diese Art von MODUs wäre folgerichtig als Schiffe einzustufen. Grundsätzlich liegt aber das Wesensmerkmal der schwimmfähigen Plattformen – einschließlich der tatsächlich zur Ausbeutung von Vorkommen an natürlichen Ressourcen eingesetzten MODUs – gerade nicht in der Mobilität wie bei Schiffen.³¹⁴ Sie sind deshalb regelmäßig nicht als Schiffe zu behandeln, sodass der sachliche Anwendungsbereich des Art. 60 Abs. 1 SRÜ eröffnet ist.³¹⁵

Etwas anderes gilt lediglich für die Phasen, in denen sich die schwimmfähigen Plattformen tatsächlich von einem Einsatzort zum anderen bewegen. In diesen Phasen sind sie als Schiffe zu behandeln.³¹⁶ Dabei kommt es auch nicht darauf an, ob sich die Konstruktion durch eigenen Antrieb fortbewegt oder von einem (anderen) Schiff bewegt wird.³¹⁷ Die weit reichenden hoheitlichen Befugnisse nach Art. 60 SRÜ sind dann nicht einschlägig.

(2) Abgrenzung künstliche Inseln, Anlagen, Bauwerke

Bleibt die Frage, in welche der drei Kategorien des Art. 60 Abs. 1 SRÜ (künstliche Inseln, Anlagen, Bauwerke) Bohrinselfn bzw. Plattformen und Forschungseinrichtungen einzuordnen sind. Künstliche Inseln sind alle Gebilde von nicht unerheblicher Größe, welche durch das Versenken natürlicher Substanzen wie Gestein, Sand, Kies etc. errichtet wurden und ständig über die Wasseroberfläche hinausragen sowie nicht als Ganzes von einem Standort zum anderen bewegt werden können, ohne dabei ihre Identität zu verlieren.³¹⁸ In diese Kategorie fallen nur sehr wenige Bohrinselfn und Forschungsplattformen. Ein Beispiel für eine sol-

³¹³ Vgl. *Grebner*, Rechtstellung der Bohrinselfn, S. 41 f.

³¹⁴ *Grebner*, Rechtstellung der Bohrinselfn, S. 39.

³¹⁵ Vgl. *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (26).

³¹⁶ Vgl. *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 23; zur ähnlichen Problematik bei Windkraftanlagen *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (26); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 41.

³¹⁷ *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 23.

³¹⁸ *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 42; *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (25); *Lagoni*, JIR 18 (1975), 241 (244 ff.); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 42.

chermaßen entstandene Einrichtung ist die Ölplattform *Mittelplatte* im schleswig-holsteinischen Wattenmeer,³¹⁹ die immerhin 3 % des deutschen Ölbedarfs deckt.³²⁰

Anlagen im Sinne des Art. 60 Abs. 1 lit. b 1. Variante SRÜ sind Konstruktionen, die auf Säulen oder Rohren ruhen, welche in den Meeresboden getrieben wurden oder auf dem Meeresboden aufsitzen und zumindest zum Teil über die Wasseroberfläche hinausragen.³²¹ Sie können im Unterschied zu künstlichen Inseln ohne Identitätsverlust als Ganzes an einen anderen Standort versetzt werden.³²² Die meisten Bohrinseln und sonstigen Plattformen sind üblicherweise Konstruktionen aus Stahl und Beton, also nicht natürlichen Substanzen.³²³ Sie sind entweder fest mit dem Untergrund verbunden oder werden – obwohl schwimmend – dauerhaft durch eine Verankerung an einem Ort gehalten. Sie können jedoch ohne Identitätsverlust an einen anderen Standort transportiert werden. Bohrinseln, Plattformen und Forschungseinrichtungen sind somit regelmäßig als Anlagen im Sinne des Art. 60 Abs. 1 lit. b 1. Variante SRÜ anzusehen.

Als Bauwerke sind alle sonstigen, kleineren stationären Konstruktionen anzusehen, die auch nicht über die Wasseroberfläche hinausragen müssen.³²⁴ Insbesondere Einrichtungen, welche sich dauerhaft unter der Wasseroberfläche befinden (z.B. Forschungstauchstationen zur Erforschung der Meeresbiologie), sind als Bauwerke im Sinne des Art. 60 lit. b 2. Variante SRÜ einzuordnen.³²⁵ Diese Objekte haben eine eher untergeordnete Funktion.³²⁶

dd) Bewertung

Sowohl die Genfer Übereinkommen von 1958³²⁷ als auch das SRÜ³²⁸ ermöglicht den Küstenstaaten – ohne Territorialhoheit zu begründen – die wirtschaftliche Nutzung und Erforschung der Festlandsockel bzw. der AWZ.³²⁹ Beide Verträge

³¹⁹ *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (25).

³²⁰ Zur wirtschaftlichen Bedeutung siehe Handelsblatt vom 03. November 2005 „Firmen investieren in letzte deutsche Bohrinself“, 16.

³²¹ *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 42; *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (25); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 42.

³²² *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 42; *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (25); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 42.

³²³ Vgl. *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (25).

³²⁴ *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 43; *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (26); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 42.

³²⁵ Vgl. *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (26).

³²⁶ *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 43.

³²⁷ Art. 2 Genfer Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See, abgedruckt in BGBl. 1972 II, 1091 (1091).

³²⁸ Art. 56 UN Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799 (1822).

³²⁹ Vgl. Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Einl. Rn. 203 ff; *Junker*, ZZPInt 7 (2002), 230 (232); *Lagoni*, NuR 2002, 241 (265); *Layton/Mercer*, European Civil Practice,

räumen den Küstenstaaten quasi-territoriale Souveränität ein.³³⁰ Sie bilden sogenannte küstenstaatliche Funktionshoheitsräume.³³¹ Im Hinblick auf die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen des Meeresbodens und Meeresuntergrunds (z.B. der Öl- und Gasreserven mit Bohrinseln) macht es regelmäßig keinen Unterschied, ob die Regelungen der AWZ oder Festlandsockelzone zur Anwendung kommen. Art. 56 Abs. 3 SRÜ erklärt die entsprechenden Regelungen für die Festlandsockelzone in den Art. 77 ff. auch bei der AWZ anwendbar. Zudem sind beide Zonen für Deutschland deckungsgleich. Deshalb sollen im Rahmen dieser Arbeit die Zone des Festlandsockels und der AWZ gemeinsam behandelt werden und die historisch unterschiedliche Entwicklung der beiden Regime außer Acht gelassen werden.

Bohrinseln, Forschungsstationen und sonstige Anlagen in der AWZ bzw. über dem Festlandsockel, die ihren Einsatzort bereits erreicht haben, sind regelmäßig nicht (mehr) als Schiffe, sondern als künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke im Sinne von Art. 60 Abs. 1 SRÜ einzuordnen. Dabei ist es irrelevant, ob es sich um schwimmfähige oder ortsfeste Plattformen handelt. Eine Differenzierung nach der Art der Befestigung mit dem Meeresgrund würde zu willkürlichen Ergebnissen im Hinblick auf eine völkerrechtliche Zuordnung führen.³³²

2. Festlandsockel und AWZ als „Arbeitsort“

Nachdem die Bedeutung des Festlandsockels und der AWZ im Völkerrecht dargestellt wurde, soll nun in einem zweiten Schritt untersucht werden, wie sich diese völkerrechtliche Zuordnung auf das internationale Zivilprozessrecht und insbesondere die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts (Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO) auswirkt. Das internationale Zivilprozessrecht ist seinem Wesen nach nationales – oder im Falle der EuGVVO – europäisches Recht und somit vom Völkerrecht grundsätzlich verschieden. Insofern sind die Wertungen des Völkerrechts nicht unmittelbar bindend.³³³ Andererseits trifft die EuGVVO selbst keine Aussage über ihren (räumlichen) Anwendungsbereich im Hinblick auf maritime Zonen. Diese Lücke muss geschlossen werden. Dazu könnte sich wiederum das Völkerrecht eignen, denn die Frage nach souveränen Rechten und territorialen Zuordnungen ist ein ureigener Themenkomplex des Völkerrechts.³³⁴ Die über Jahrzehnte – wenn nicht Jahrhunderte – von den Staaten, internationalen Organisationen und der Wissenschaft erarbeiteten Lösungsansätze haben schließlich

S. 320 Rn. 11.062; *Pestke*, Offshore-Windfarmen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, S. 72 ff; *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (241).

³³⁰ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Einl. Rn. 207; *Mankowski*, *IPRax* 2003, 21 (26); *Seidl-Hohenveldern/Stein*, *Völkerrecht*, Rn. 1242.

³³¹ *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (241).

³³² *Trenner*, *Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten*, S. 105.

³³³ Vgl. *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 107; *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 145.

³³⁴ Vgl. *Dickinson*, *Rome II Regulation*, S. 281 Rn. 3.305.

internationale Übereinkommen wie das SRÜ hervorgebracht, dessen Regelungen für die Mitgliedstaaten des SRÜ nach der Ratifikation bindend sind. Enthält das SRÜ nun Regelungen, die für das Seearbeitsprozessrecht relevante Aussagen treffen, können diese Wertungen nicht ohne weiteres vom europäischen Prozessrecht ignoriert werden. Die Argumentationslast, warum von diesen etablierten internationalen Wertungen abgewichen werden soll, liegt dann bei den Kritikern der Maßgeblichkeit des Völkerrechts.

Entscheidend ist demnach, ob dem Völkerrecht im Allgemeinen und dem SRÜ im Besonderen, Regelungen entnommen werden können, die eine Relevanz für das Seearbeitsprozessrecht im Hinblick auf Tätigkeiten in der AWZ und über dem Festlandsockel haben. Nach dem Wortlaut des Art. 56 Abs. 1 lit. a SRÜ hat der Anliegerstaat

souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und Ausbeutung [...] der [...] Ressourcen [...] sowie hinsichtlich anderer Tätigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone.³³⁵

Aus dem Wortlaut ergibt sich, dass dem Anliegerstaat nicht lediglich die Ressourcen in der AWZ und dem Gebiet des Festlandsockels wirtschaftlich zugeordnet werden. Vielmehr umfassen seine souveränen Rechte auch die Reglementierung und Überwachung des Prozesses der tatsächlichen Gewinnung der Ressourcen. Insbesondere die explizit eingeräumten ausschließlichen Hoheitsbefugnisse im Hinblick auf Bohrinseln oder Forschungsplattformen als Anlagen in der AWZ (Art. 60 Abs. 2 SRÜ) sowie Art. 81 SRÜ für Bohrarbeiten auf dem Festlandsockel verdeutlicht diese weitgreifenden Befugnisse des Anliegerstaates.³³⁶

Gerade im Hinblick auf Bohrinseln und sonstige dauerhafte Konstruktionen hat der Anliegerstaat eine nahezu totale Verwendungskontrolle.³³⁷ Die ausschließlichen Hoheitsbefugnisse sind auch nicht auf die beispielhaft in Art. 60 Abs. 2 SRÜ aufgezählten Jurisdiktionen (Zoll- und Finanzgesetze, Gesundheits- und Sicherheitsgesetze) beschränkt. Es gilt – einen Anwendungswillen vorausgesetzt – die gesamte Rechtsordnung des Küstenstaates, einschließlich des Zivil- und Arbeitsrechts.³³⁸ Entsprechend gilt das europäische Recht grundsätzlich auch über dem Festlandsockel und in der AWZ der EuGVVO-Staaten.³³⁹ Es besteht auch kein Anlass, die Regelungsbefugnis der internationalen gerichtlichen Zuständigkeit in Arbeitssachen von diesen, durch das SRÜ verliehenen, Hoheitsbefugnissen auszunehmen.³⁴⁰ Tatsächlich spricht viel für eine völkerrechtliche Zuordnung der AWZ und der Festlandsockelzone, denn es besteht ein innerer Zusammenhang

³³⁵ Zum Festlandsockel vgl. auch Art. 76, 77 SRÜ.

³³⁶ Vgl. *Max Planck Institute*, Comments on Rome I, *RabelsZ* 71 (2007), 225 (292).

³³⁷ Vgl. *Jenisch*, NuR 1997, 373 (375); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 43.

³³⁸ Ganz herrschende Meinung, vgl. *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 506; *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (27); *Lagoni*, NuR 2002, 121 (124); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 43.

³³⁹ Vgl. *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (21); vgl. *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 127, 132 f.

³⁴⁰ Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2023 Rn. 29).

zwischen dem Arbeitsprozessrecht und der wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Nutzung der Zone.

Da die Tätigkeiten zur Gewinnung von Ressourcen in den Gewässern der AWZ und über dem Festlandsockel meist von Privaten ausgeführt werden,³⁴¹ arbeiten auch diese in einem rechtlich kontrollierten Raum des Anliegerstaats. Bei den Regelungen des SRÜ handelt es sich demnach nicht lediglich um eine rein dingliche Zuordnung der Ressourcen, sondern eine Zuordnungen des gesamten Rechtsraumes der AWZ oder des Festlandsockels. Diese Zuordnung ist nicht etwa auf das öffentliche Recht des Küstenstaates beschränkt. Eine solche territoriale Zuordnung dient auch der Vorhersehbarkeit und letztlich der Gerichtsstandsklarheit im internationalen Zivilprozessrecht.³⁴² Diese Zuordnung von Festlandsockel und AWZ gilt deshalb konsequenterweise auch im Hinblick auf die Regelungen über die internationale Zuständigkeit der Gerichte in Zivil- und insbesondere auch Arbeitssachen. Im Falle eines EuGVVO-Staats ist folgerichtig die EuGVVO als europäisches Sekundärrecht anwendbar.

Schließlich sind die Gewässer über einem Festlandsockel und in der AWZ auch ein „Ort“ im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO. „Ort“ bezieht sich nach dem natürlichen Sprachgebrauch keineswegs nur auf geographische Punkte auf Landmassen. Ein „Ort“ kann vielmehr jeder bestimmte Punkt im Raum sein.

Demnach wäre im Hinblick auf Art. 19 EuGVVO ein gewöhnlicher Arbeitsort auf einer ortsfesten oder schwimmenden Einrichtung über dem Festlandsockel oder der AWZ einem gewöhnlichen Arbeitsort im Küstenstaat gleichzusetzen. Die Gerichte im Küstenstaat sind nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO international zuständig.³⁴³ Zu dieser Auffassung ist auch der EuGH in seiner *Weber/Ogden*-Entscheidung gelangt, wonach eine von einem Arbeitnehmer auf festen oder schwimmenden Einrichtungen auf oder über dem an einen EuGVVO-Staat angrenzenden Festlandsockel verrichtete Arbeit für die Anwendung des Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ (jetzt Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO) als eine im Hoheitsgebiet dieses Staates verrichtete Arbeit anzusehen sei.³⁴⁴

³⁴¹ Vgl. *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (25).

³⁴² *Yang*, Jurisdiction of the Coastal State, S. 37; zurückhaltend *Brownlie*, Principles in Public International Law, S. 203.

³⁴³ *Hoge Raad v.* 31. Mai 2002, Ned. Jur. 2003, Nr. 344; *Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann-Albers*, Art. 19 EuGVVO Rn. 3; *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 18 Rn. 2; *Layton/Mercer*, European Civil Practice, S. 320 Rn. 11.062; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO, Rn. 9a; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 58.

³⁴⁴ Noch zum EuGVÜ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2044 Rn. 31 und 36), vgl. *Dickinson*, Rome II Regulation, S. 281 Rn. 3.306. Dabei stützte sich der EuGH auf die völkerrechtliche Zuordnung des Festlandsockels nach Art. 2 i.V.m. Art. 5 und Art. 2 Genfer Übereinkommen vom 29. April 1958 über den Festlandsockel, abgedruckt in BGBl. 1972 II, 1091. Das SRÜ hat diese Übereinkommen inzwischen für die meisten Staaten ersetzt. Die völkerrechtliche Zuordnung ist im Hinblick auf Art. 19 EuGVVO jedoch vergleichbar.

Der *Hoge Raad* hat in seiner Entscheidung *Universal Services gegen Glorcita Lorian Balunan* die *Weber/Ogden*-Entscheidung des EuGH bereits umgesetzt. Das oberste niederländische Gericht entschied, dass der gewöhnliche Arbeitsort der Klägerin in den Niederlanden sei, da sie überwiegend auf Bohrinseln und einem Schiff über dem niederländischen Festlandsockel und der niederländischen AWZ tätig war.³⁴⁵

3. Uneinheitliche Ratifikation völkerrechtlicher Verträge

Die völkerrechtliche Zuordnung der AWZ und des Festlandsockels sind – gewissermaßen als Vorfrage – für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO relevant. Eine solche völkerrechtliche Zuordnung kann auf zwei Arten erfolgen. Zum einen könnte dem Völkergewohnheitsrecht eine entsprechende Wertung entnommen werden. Zum anderen könnte die Zuordnung auf einem völkerrechtlichen Vertrag basieren. Im Hinblick auf eine Zuordnung von AWZ und Festlandsockel stützte sich die vorausgegangene Argumentation auf die Regelungen des SRÜ und der Genfer Konvention über den Festlandsockel, also auf völkerrechtliche Verträge. Fraglich ist jedoch, ob im Hinblick auf die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts gemäß Art. 19 Abs. 2 lit. a EuGVVO auch dann auf einen solchen völkerrechtlichen Vertrag zurückgegriffen werden kann, wenn er nicht für alle EuGVVO-Staaten in Kraft getreten ist.

Der EuGH hat es in seiner bisher einzigen Entscheidung zu dieser Problematik in der Rechtssache *Weber/Universal Ogden Services* ausreichen lassen, dass der maßgebliche völkerrechtliche Vertrag für den Staat, dem der Festlandsockel zugeordnet werden soll, in Kraft getreten ist.³⁴⁶

Ein Abstellen auf den einzelnen Staat birgt allerdings die Gefahr von uneinheitlichen Entscheidungen im Anwendungsbereich der EuGVVO.³⁴⁷ Ein Arbeitnehmer, der auf einer Bohrinsel über dem Festlandsockel vor einem Staat arbeitet, der nicht einem der beiden völkerrechtlichen Abkommen beigetreten ist, würde keinen gewöhnlichen Arbeitsort in einem EuGVVO-Staat haben. Ein Arbeitnehmer auf einer Plattform vor einem EuGVVO-Staat, der den Abkommen beigetreten ist, dagegen schon. Dies widerspricht der Zielsetzung der EuGVVO, ein einheitliches, in allen EuGVVO-Staaten gleichlaufendes Regime zu schaffen.³⁴⁸

³⁴⁵ *Hoge Raad v.* 31. Mai 2005, Ned. Jur. 2003, Nr. 344; vgl. *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (59); *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 191.

³⁴⁶ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2042 f. Rn. 31, 35): „[...] sind die den Festlandsockel betreffenden Grundsätze des Völkerrechts und insbesondere das Genfer Übereinkommen, das für die Niederlande zu der im Ausgangsverfahren maßgeblichen Zeit galt, heranzuziehen.“ (Rn. 31).

³⁴⁷ *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (22).

³⁴⁸ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 2 des Rates der Europäischen Union zur Verordnung (EG) Nr. 44/2001.

Überzeugender wäre es, einen völkerrechtlichen Vertrag, dem nicht ohnehin alle EuGVVO-Staaten beigetreten sind, danach zu beurteilen, ob er Ausdruck eines allgemein gültigen Grundsatzes des Völkerrechts ist. Dann würde sein Inhalt als Völkergewohnheitsrecht alle Nationen binden.³⁴⁹ Die in Teil V und VI des SRÜ enthaltenen Regelungen zu AWZ und Festlandsockel sind das Produkt einer langen Rechtsentwicklung. Spätestens seit den 70er Jahren ist es Staatenpraxis, dass sich Küstenstaaten bestimmte, über ihre Hoheitsgewässer hinausgehende, Zonen zur Nutzung und Erhaltung der Fischbestände vorbehalten.³⁵⁰ Längerfristig blieb es jedoch nicht bei einer bloßen Nutzung der Fischbestände, sondern die Küstenstaaten beanspruchten eine umfassende wirtschaftliche Nutzung.³⁵¹ Durch die Zuordnung einer bis zu 200 Seemeilen großen AWZ und der Einräumung bestimmter hoheitlicher Befugnisse der Küstenstaaten legitimiert das SRÜ lediglich *ex post* die von einer Vielzahl von Staaten beanspruchten Wirtschafts- und Fischereizonen.³⁵² Auch der IGH hat in seinen beiden *Continental Shelf*-Urteilen das Konzept der AWZ als Teil des modernen Völkerrechts anerkannt.³⁵³ Im Hinblick auf den Festlandsockel hat der IGH schon 1969³⁵⁴ in seinem *North Sea Continental Shelf*-Urteil festgestellt, dass die Rechte des Küstenstaates am Gebiet des Festlandsockels *ipso facto* und *ab initio* kraft seiner Hoheitsgewalt über das dem Sockel vorgelagerte Festland bestehen, und zwar in der Form der Ausübung von Hoheitsrechten zur Erforschung des Meeresgrundes und zur Ausbeutung seiner Reichtümer.³⁵⁵

Da das SRÜ eine entsprechende Regelung vorsieht und auch das Genfer Übereinkommen lediglich eine völkerrechtliche Praxis kodifizierte, ist aus den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts eine quasi-territoriale Hoheitsgewalt des Küstenstaates auch in Bezug auf den Festlandsockel und AWZ gegeben.³⁵⁶

Mit dem Beitritt Estlands am 26. August 2005 dürfte sich die Problematik der uneinheitlichen Ratifikation bezüglich des SRÜ jedoch entschärft haben. Nun sind alle Küstenstaaten der Europäischen Union sowie seit 1. April 1998 auch die

³⁴⁹ Vgl. *Aust*, International Law, S. 298 f.; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (22).

³⁵⁰ *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 852 Rn. 8; *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffsicherheitsregime, S. 133.

³⁵¹ *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 852 Rn. 8.

³⁵² *Ipsen-Gloria*, Völkerrecht, S. 852 Rn. 9 f.

³⁵³ IGH v. 24. Februar 1982, *Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia v. Libyan Arab Jamhiriya)*, ICJ Rep. 1982, 74; IGH v. 3. Juni 1985, *Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamhiriya v. Malta)*, ICJ Rep. 1985, 33; vgl. *Aust*, International Law, S. 298 f.; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 144 f.; *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 43; *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 30; *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffsicherheitsregime, S. 133.

³⁵⁴ Also vor in Kraft treten des SRÜ und vor der Entwicklung des Konzepts der AWZ.

³⁵⁵ IGH v. 20 Februar 1969, *North Sea Continental Shelf Cases*, ICJ Rep. 1969, 3; vgl. auch EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2043 Rn. 34).

³⁵⁶ Vgl. *Doehring*, Völkerrecht, S. 49 Rn. 105; *Junker*, ZZPInt 7 (2002), 230 (232); *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (59), nur bzgl. des Festlandsockels; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (22); *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1236.

Union selbst Vertragspartei des SRÜ.³⁵⁷ Die Regelungen des SRÜ im Hinblick auf den Festlandsockel und die AWZ gelten somit in allen Staaten gleichermaßen und es kann – wegen des Beitritts der EU selbst – auch bei der Anwendung der EuGVVO unmittelbar auf diese zurückgegriffen werden. Dies war zum Zeitpunkt der *Weber/Ogden* –Entscheidung des EuGH noch anders. So ist in den Niederlanden – dem Forumstaat, dessen Gericht dem EuGH vorlegte – das SRÜ erst am 28. Juni 1996, und somit erst zwei Jahre nach Einleitung des Ausgangsverfahrens, ratifiziert worden.³⁵⁸

IV. Zusammenfassung nach Fallgruppen

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass einem Arbeitnehmer, der seine Arbeit gewöhnlich über einem an einen EuGVVO-Staat angrenzenden Festlandsockel verrichtet, der Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsorts nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO in diesem Staat offen steht.³⁵⁹ Die Gebiete der AWZ und des Festlandsockels werden dem angrenzenden Staat nicht nur rein wirtschaftlich, sondern auch rechtlich für die Zwecke der EuGVVO – also des internationalen Zivilprozessrechts – zugerechnet.

Aus der Frage, ob ein gewöhnlicher Arbeitsort über dem Festlandsockel eines EuGVVO-Staats einen Gerichtsstand nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO in diesem Staat eröffnet, lässt sich die allgemeine Erkenntnis gewinnen, dass in Bezug auf die EuGVVO bei völkerrechtlichen Vorfragen jedenfalls das Völkergewohnheitsrecht maßgeblich ist. Völkerrechtliche Verträge, die nur einzelne Mitgliedstaaten binden, können dagegen nicht ohne weiteres herangezogen werden. Sie sind dahingehend zu hinterfragen, ob sie Völkergewohnheitsrecht sind.

E. Gewöhnlicher Arbeitsort an Bord eines Schiffes (Hohe See)

Leistet ein Arbeitnehmer gewöhnlich seine Arbeit auf einem Schiff, so stellt sich die Frage, ob ihm ein Gerichtsstand nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO offen steht. Dies hängt wiederum davon ab, ob der gewöhnliche Arbeitsort auf einem Schiff einen gewöhnlichen Arbeitsort in lediglich einem EuGVVO-Staat begründet. Hier sind zwei Szenarien zu unterscheiden: Zum einen die Konstellation, in der sich ein Schiff gewöhnlich in den Küstengewässern, Binnengewässern oder der AWZ bewegt. Zum anderen die Fälle, in denen sich das Schiff hauptsächlich auf Hoher

³⁵⁷ <www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>; Ipsen-*Gloria*, Völkerrecht, S. 821 Rn. 7; ausführlich zu EU und SRÜ *Röben*, NJIL 2004, 223 (237 ff.); *Fitzpatrick*, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 133 f.; *Rosenbaum*, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 82.

³⁵⁸ <www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>; Schlussanträge des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2020 Rn. 18).

³⁵⁹ Vgl. Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Einl. Rn. 207; *Mankowski*, in: Rome I Regulation, S. 181, 199; Reithmann/Martiny-Martiny, Rn. 4850.

See bewegt. Insbesondere im Hinblick auf die zweite Konstellation ist fraglich, ob die Arbeit auf einem Schiff der Arbeit in einem Staat – und wenn ja, in welchem – gleichgesetzt werden kann.³⁶⁰ Zunächst wird jedoch, dem Aufbau der vorherigen Abschnitte zu den Küstengewässern, dem Festlandsockel und der AWZ folgend, die Praxisrelevanz der Seeschifffahrt und die Bedeutung der Hohen See im Völkerrecht dargestellt.

I. Praxisrelevanz

Die Bestimmung des international zuständigen Gerichts bei seearbeitsprozessrechtlichen Streitigkeiten ist von enormer praktischer Bedeutung. Viele Seeleute sind in der Handelsschifffahrt tätig, die schon ihrem Wesen nach ein internationales Gepräge hat.³⁶¹ Entsprechend zeigten sich im Seearbeitsrecht schon viel früher die Folgen der internationalisierung als in anderen Wirtschaftsbereichen, die erst nach und nach von der Globalisierung erfasst wurden.³⁶²

II. Die Hohe See im Völkerrecht

Im Gegensatz zu den maritimen Zonen Küstengewässer, Festlandsockel und AWZ ist die Hohe See weder wirtschaftlich noch rechtlich einem Staat zugeordnet. Grundsätzlich endet die volle Souveränität eines jeden Staates an der äußeren Grenze der Küstengewässer. Die einzelnen durch das SRÜ und Völkergewohnheitsrecht etablierten beschränkten Rechte enden an der äußeren Grenze des Festlandsockels bzw. der AWZ. Die Hohe See ist staatenfreier Raum.³⁶³ Sie ist ein globaler Staatengemeinschaftsraum und steht deshalb allen Staaten offen.³⁶⁴ Entsprechend kann gemäß Art. 89 SRÜ kein Staat die Hohe See seiner Souveränität unterstellen. Dabei definiert Art. 86 S. 1 SRÜ die Hohe See negativ als alle Teile des Meeres, die nicht zur AWZ, zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates (oder zu den Archipelgewässern eines Archipelstaates) gehören.³⁶⁵

³⁶⁰ Vgl. *Junker ZZPInt* 7 (2002), 230 (232).

³⁶¹ Vgl. *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 11.

³⁶² *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 11.

³⁶³ *Cassese*, International Law, S. 90 f.; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 204; *Rosenbaum*, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 63; *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1229-1231; vgl. Art. 2 Abs. 1 Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799 (1801).

³⁶⁴ *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 204 f.; *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffsicherheitsregime, S. 139.

³⁶⁵ *Aust*, International Law, S. 312; *Churchill/Lowe*, Law of the Sea, S. 203 f.; *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffsicherheitsregime, S. 139.

III. Schiffe im Völkerrecht

Einzig in Bezug auf Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, üben diese Staaten auf Hoher See eine gewisse Souveränität aus (Flaggenhoheit).³⁶⁶ Gäbe es keine solche völkerrechtliche Zuordnung, würde dies ein rechtliches Vakuum erzeugen. Die tatsächlichen Verhältnisse zwischen den Personen an Bord sowie dem Schiff als Sache befänden sich dann im rechtsfreien Raum. Dies läge jedoch weder im Interesse der internationalen Staatengemeinschaft, noch der Wirtschaft und des Handels. Auch die Seeschifffahrt darf sich nicht außerhalb jeder staatlichen Hoheitsgewalt bewegen.³⁶⁷

1. Bedeutung der Flagge

Prinzipiell hat nach Art. 90 SRÜ jeder Staat das Recht, Schiffe unter seiner Flagge auf der Hohen See fahren zu lassen. Dieses Recht ist Ausdruck der internationalen Schifffahrtsfreiheit.³⁶⁸ Gemäß Art. 91 f. SRÜ haben Schiffe die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge sie führen und unterstehen dessen ausschließlicher Hoheitsgewalt. Die Flagge ordnet das Schiff dadurch einem bestimmten Staat zu.³⁶⁹ Sie bezeichnet auch das grundsätzlich auf die öffentlich-rechtlichen Belange bzgl. des Betriebs eines Schiffes anwendbare Recht und macht nach außen den für die Durchsetzung der entsprechenden Regelungen zuständigen Staat geltend.³⁷⁰ Fraglich ist allerdings, welche Qualität diese Zuordnung eines Schiffes zu seinem Flaggenstaat hat.

Grundsätzlich wird in der völkerrechtlichen Literatur und Rechtsprechung zwischen Personal- und Territorialhoheit als Formen staatlicher Hoheitsgewalt unterschieden.³⁷¹ Unter Personalhoheit versteht man dabei die Befugnis des Staates, seine Staatsangehörigen als Rechtssubjekt mit bestimmten Rechten oder Pflichten zu versehen.³⁷² Die Personalhoheit beschreibt die Rechtsbeziehung eines Indi-

³⁶⁶ Aust, *International Law*, S. 317; Churchill/Lowe, *Law of the Sea*, S. 208; Schulte, *Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime*, S. 139.

³⁶⁷ Glockauer, *Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt*, S. 17.

³⁶⁸ von Gadow-Stephani, *Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot*, S. 14.

³⁶⁹ Glockauer, *Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt*, S. 17; Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law*, S. 277; Özçayir, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, S. 22 ff.

³⁷⁰ von Gadow-Stephani, *Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot*, S. 16; Glockauer, *Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt*, S. 17.

³⁷¹ Dörr, *Die deutsche Handelsflotte und das Grundgesetz*, S. 50; Glockauer, *Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt*, S. 18; Hugendubel, *Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht*, S. 23 ff.; Verdross/Simma, *Universelles Völkerrecht*, §§ 388 f.

³⁷² Glockauer, *Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt*, S. 18; Hugendubel, *Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im*

viduums zu einem Staat. Eine Einordnung der Hoheitsgewalt über Schiffe in diese Kategorie bereitet Schwierigkeiten. Schiffe haben selbst keine Handlungsfähigkeit.³⁷³ Deshalb ist ein Schiff weder völkerrechtlich noch innerstaatlich als Rechtssubjekt anzusehen und kann nicht selbst Träger von Rechten und Pflichten sein.³⁷⁴ Vielmehr handelt es sich bei einem Schiff um ein Rechtsobjekt, das im Eigentum eines Staates, einer internationalen Organisation oder (wie zumeist) einer juristischen oder natürlichen Person des Privatrechts steht und als Objekt lediglich der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterworfen ist.³⁷⁵ Die Flaggenhoheit ist demnach keine Personalhoheit.³⁷⁶ Auch kann eine Personalhoheit nicht *mittelbar* über die Staatsangehörigkeit des Schiffseigentümers hergestellt werden, denn das Schiff ist unmittelbar der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterworfen.³⁷⁷ Auf die Staatsangehörigkeit des Eigentümers, die ohnehin wechseln könnte, kommt es nicht an. Begrifflich korrekt ist deshalb auch, von der Staatszugehörigkeit eines Schiffes zu seinem Flaggenstaat zu sprechen und nicht von der Staatsangehörigkeit.³⁷⁸

Unter Territorialhoheit versteht man wiederum die völkerrechtlich geschützte Hoheitsgewalt eines Staates in einem räumlich abgegrenzten Bereich, der ihm zugeordnet ist.³⁷⁹ Neben seinen Landgebieten fällt die maritime Zone der Küstengewässer in diesen Bereich. Ordnete man die Hoheitsgewalt eines Staates über das unter seiner Flagge fahrende Schiff als Territorialhoheit ein,³⁸⁰ müsste auch die

Internationalen Seearbeitsrecht, S. 26 f.; Verdross/Simma, Universelles Völkerrecht, §§ 1225 f.

³⁷³ von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 19; Lagoni, AVR 1988, 261 (295).

³⁷⁴ von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 19; Glockauer, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18; Lagoni, AVR 1988, 261 (295).

³⁷⁵ Vgl. von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 19 Fn. 69; Glockauer, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18.

³⁷⁶ Blefgen, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 105 f.; Hugendubel, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 27; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 477; Mankowski, RabelsZ 53 (1989), 487 (500); Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 85.

³⁷⁷ Blefgen, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 106; Hugendubel, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 27; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 475; Mankowski, RabelsZ 53 (1989), 487 (500); Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 85.

³⁷⁸ Vgl. Skourtos, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 20 f., 110 ff.

³⁷⁹ Glockauer, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18.

³⁸⁰ So früher OLG Hamburg v. 15.10.1935, IPRspr 1935-44, Nr. 89; daran wohl noch festhaltend Geimer, 4. Teil Rn. 1528a.

Luftsäule über dem Schiff und die Wassersäule unter ihm als Teil des Staatsgebietes anzusehen sein.³⁸¹ Ein Flugzeug, welches das Schiff überfliegt, oder ein Unterseeboot, welches es unterfährt, müsste demnach die Erlaubnis des Flaggenstaates einholen.³⁸² Dies würde nicht nur praktische Schwierigkeiten bereiten (welches Flugzeug weiß schon über welche Schiffe es zukünftig fliegen wird?) sondern ist auch völkerrechtlich zweifelhaft.³⁸³ Im Völkerrecht ist deshalb heute anerkannt, dass ein Schiff auf Hoher See kein „schwimmender Gebietsteil“ des Flaggenstaates ist.³⁸⁴

Das Konzept der Flaggenhoheit lässt sich demnach keiner der beiden grundsätzlichen Formen staatlicher Hoheitsgewalt zuordnen.³⁸⁵ Es spricht viel dafür, die Flaggenhoheit, ebenso wie die Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates in der AWZ, als eine Hoheitsgewalt *sui generis* anzusehen.³⁸⁶

2. Billigflaggen (flags of convenience)

Besondere Aufmerksamkeit sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der juristischen Diskussion erregten spätestens seit Mitte des 20. Jahrhunderts die so genannten „Billigflaggen“.³⁸⁷ Der historische Normalfall, dass Schiffe regelmäßig die Flagge des Staates führten, dem auch der Schiffseigentümer angehörte,³⁸⁸ ist

³⁸¹ *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18.

³⁸² *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18.

³⁸³ *Dörr*, Die deutsche Handelsflotte und das Grundgesetz, S. 53 f.; *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18.

³⁸⁴ *Junker*, Internationales Arbeitsrecht im Konzern, S. 187; *Junker*, in: 50 Jahre BAG, 1197 (1208); *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 24 f.; *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 472 f.; *Mankowski*, *RabelsZ* 53 (1989), 487 (499); *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 82 f.; *Puttfarken*, See-Arbeitsrecht, S. 10; *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1260; *Winkler v. Mohrenfels*, *EAS B* 3000 (2007), Rn. 82.

³⁸⁵ *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 16.

³⁸⁶ Vgl. *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 106; *Dörr*, Die deutsche Handelsflotte und das Grundgesetz, S. 55; *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 16; *Glockauer*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, S. 18; *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 28; *Yang*, *Jurisdiction of the Coastal State*, S. 226.

³⁸⁷ Vgl. ausführlich *Basedow* in: *Recht der Flagge und „Billige Flaggen“*, *BerDGesVölkerR* 31, 75 (75 ff.); *Özçayır*, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, S. 31 f.; *Skourtos*, *Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit*, S. 1 ff.

³⁸⁸ *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 33.

im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend durch das Ausflaggen der Schiffe in Staaten mit offenen Registern überholt worden.

a) Begriff und Hintergrund

Eben diese Flaggen von Staaten mit offenen Registern werden meist „Billigflaggen“ (*flags of convenience*) genannt.³⁸⁹ Dabei ist bis heute in der juristischen Literatur nicht abschließend geklärt, welche Staaten als „Billigflaggenstaaten“ bzw. „offene Register-Staaten“ einzustufen sind.³⁹⁰ Lediglich die Staaten Panama und Liberia werden einheitlich als Staaten mit offenen Registern angesehen.³⁹¹ Weitgehende Einigkeit bei der Einordnung als Billigflaggenstaat besteht ferner für Singapur und Zypern³⁹² sowie Honduras und Costa Rica.³⁹³ Eine eindeutige und allgemein anerkannte Definition der Begriffe „Billigflagge“ bzw. „offenes Register“ hat sich allerdings nicht durchgesetzt.³⁹⁴ Auch findet sich in den einschlägigen seerechtlichen Übereinkommen keine Definition. Die in der Literatur diskutierten Ansätze sind vielfältig. Sie können jedoch in zwei Gruppen eingeordnet werden: Eine Gruppe versucht, der Vielfältigkeit der nationalen Regelungen der einzelnen Staaten im Bezug auf die Registrierung von Schiffen durch einen umfangreichen Katalog von Merkmalen Herr zu werden (sog. multifaktorielle Definition). Eine andere Strömung in der Literatur hält dagegen ein bestimmtes einzelnes Merkmal für von maßgeblicher Bedeutung (monofaktorielle Definitionen).

aa) Multifaktorielle Definitionen

Erfüllt die Rechtslage eines Landes alle (oder – je nach Ansicht – die meisten) der vom Katalog etablierten Merkmale, soll die Flagge dieses Staates als „Billigflagge“ anzusehen sein. Den wohl ausführlichsten Katalog stellt dabei *Skourtos* auf.³⁹⁵ Er führt sieben Hauptcharakteristika einer „Billigflagge“ an:

- (1) Die Verleihung des Flaggenführungsrechts ist nach den nationalen Regelungen auch für Schiffe möglich, die im Eigentum von Ausländern stehen, die keinen Wohnsitz im Flaggenstaat haben. Die einschlägigen Gesetze der Staaten mit offenem Register erfordern lediglich einen Antrag auf Eintragung in

³⁸⁹ Andre gängige Begriffe für dieses Phänomen sind: „freie Flaggen“, „flags of necessity“, „flags of refuge“, „tax free flags“, „flags of attraction“, „open registry flags“, „Schattenflaggen“, „runaway flags“, „bogus maritime flags“ u.A.; vgl. *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 45; auch *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 31.

³⁹⁰ *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 32 f.

³⁹¹ *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 45.

³⁹² *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 35.

³⁹³ *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 32.

³⁹⁴ Vgl. ausführlich *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 45 ff.

³⁹⁵ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 6 ff.

das Register durch den formellen Eigentümer (meist) ungeachtet seiner Staatsangehörigkeit oder anderer materieller Faktoren.³⁹⁶ Erfordert das nationale Recht eines Staates mit offenem Register doch eine bestimmte Staatsangehörigkeit des Eigentümers, so genügt es regelmäßig, dass der Eigentümer eine in jenem Staat gegründete Gesellschaft ist, welche aber nicht notwendig auch ihren Verwaltungssitz dort haben muss.³⁹⁷ Dementsprechend werden diese Schiffe in der Regel vom Ausland aus verwaltet. Eine jederzeitige, ungehinderte Umregistrierung ist ebenso möglich.

- (2) Der Flaggenstaat erhebt minimale oder keine Einkommenssteuer auf die Unternehmensgewinne. Ferner besteht keine Bindung der Gewinne, etwa durch Devisenausfuhrbeschränkungen oder durch eine diesbezügliche Garantie des Flaggenstaates bei Eintragung.
- (3) Die nationalen Bestimmungen des Flaggenstaates enthalten (nahezu) keine zwingenden Regelungen im Hinblick auf die Schiffsbesatzung. Konsequenz ist, dass zumindest ein großer Teil der Mannschaft und Offiziere nicht mit Staatsangehörigen des Flaggenstaats besetzt werden. Auch fehlt im Flaggenstaat meist ein geeignetes Potenzial an Arbeitnehmern und entsprechend auch Gewerkschaften.
- (4) Die registrierten Schiffe werden fast ausschließlich im Handel mit Drittländern eingesetzt („cross trade“)³⁹⁸ und laufen ihren Heimathafen im Flaggenstaat in der Regel nie an. Der Außenhandel des Billigflaggenstaats bedarf auch nicht der großen formalen Schiffsraumkapazität, welche durch die vermehrte Registrierung von Schiffen entsteht.
- (5) Abgesehen von etwaigen Steuereinnahmen die sich aus der Gesamttonnage (aber nicht aus den Profiten des Schifffahrtsunternehmens, siehe oben (2)) ergeben, stehen die Handelsflotten in keiner Beziehung zu der nationalen Volkswirtschaft des Flaggenstaates. Deshalb fehlt es in den „Billigflaggenstaaten“ regelmäßig an einem entwickelten Seearbeitsrecht und Seeverwaltungsrecht.
- (6) Sollten entgegen der Regel im Flaggenstaat doch Vorschriften im Hinblick auf Arbeitsbedingungen oder Seetüchtigkeit des Schiffes bestehen (z.B. weil der Flaggenstaat einer entsprechenden internationalen Konvention beigetreten ist und diese umgesetzt hat), setzt sie der „Billigflaggenstaat“ auf den Schiffen unter seiner Flagge in der Praxis nicht durch. Dies kann auch durch das Fehlen der notwendigen Mittel bedingt sein; er ist objektiv nicht in der Lage, effektiv Jurisdiktion und Kontrolle über seine Schiffe auszuüben.

³⁹⁶ Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 32; Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law, S. 278; Skourtos, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 16.

³⁹⁷ Vgl. das Beispiel Liberia bei Skourtos, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 18.

³⁹⁸ Vgl. Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 49.

- (7) Schließlich herrschen im Flaggenstaat regelmäßig stabile politische Verhältnisse, oftmals gesichert durch wirtschaftliche und politische Abhängigkeit von den USA.

Nach *Skourtos* ist es zwar nicht erforderlich, dass alle sieben Charakteristika erfüllt sind. Das Vorliegen nur eines der genannten Charakteristika soll aber gerade nicht ausreichen, da erst die Kombination mehrerer Charakteristika der Billigflagge ihr besonderes Gepräge gibt.³⁹⁹ Für unbedingt erforderlich hält *Skourtos* jedoch die Charakteristika (1), (2), (3) und (5). So könne nur dann eine „Billigflagge“ vorliegen, wenn die Registrierung eines Schiffes erleichtert und ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit bzw. den (Wohn-)Sitz des Reeders möglich sei, eine (weitgehende) Steuerfreiheit für die aus dem Schiffsbetrieb erzielten Einkommen bestehe und diese auch ohne Hindernisse ins Ausland transferiert werden könnten.⁴⁰⁰ Schließlich müsse zwingend die Möglichkeit der Reduzierung der so genannten „festen Betriebskosten“ insbesondere durch die Beschäftigung von Staatsangehörigen aus Ländern mit geringem Lohnniveau bestehen.⁴⁰¹

Rechtsmethodisch handelt es sich bei dem unter anderem von *Skourtos* vertretenen Ansatz um eine Einordnung nach dem „Typus“. Danach beschreiben bei einer Einordnung nach Typen eine mehr oder minder große Zahl von Eigenschaften einen Begriff („Gebilde“) in seiner Gesamtheit, ohne dass deshalb notwendig sämtliche Eigenschaften vorliegen müssen.⁴⁰² Typenbildend sei demnach die Struktur, das heißt der Sinnzusammenhang, welcher sich aus dem Zusammenspiel der einzelnen Elemente ergibt.⁴⁰³

bb) Monofaktorielle Definitionen

In Abgrenzung zu den multifaktoriellen Definitionen knüpften die monofaktoriellen Definitionen lediglich an ein Merkmal, wie z.B. die erleichterte Registrierung, großzügige Steuergesetze oder für den Reeder vorteilhafte Arbeits- und Seetüchtigkeitsvorschriften an. Die meisten der dabei als maßgeblich erachteten Faktoren entsprechen einem der von *Skourtos* genannten typenbildenden Faktoren. Es findet aber gerade keine aus mehreren Faktoren gespeiste Gesamtbetrachtung statt.

cc) Bewertung

Im Hinblick auf das internationale Prozessrecht und für die Zwecke dieser Arbeit sollen unter „Billigflaggen“ solche Flaggen verstanden werden, die nicht wegen einer besonders engen faktischen Bindung von Schiff oder Crew an den Flaggen-

³⁹⁹ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 9.

⁴⁰⁰ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 9 f.

⁴⁰¹ *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 47; *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 10.

⁴⁰² *Larenz/Canaris*, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, S. 462, 464 ff.

⁴⁰³ *Larenz/Canaris*, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, S. 466.

staat gewählt wurden. Stattdessen sind für die Wahl der konkreten Flagge allein wirtschaftliche Motive des Schiffseigentümers ausschlaggebend.

dd) Ökonomischer Hintergrund

Bis ins 20. Jahrhundert hatte eine Ausflaggung meist kriegsbedingte Gründe. Fuhr ein Handelsschiff unter der Flagge einer kriegsführenden Partei, bestand für den Schiffseigentümer die Gefahr, dass sein Schiff vom jeweiligen Kriegsgegner als Prise aufgebracht wird.⁴⁰⁴ Durch Umflaggen seiner Schiffe auf die Flagge eines neutralen Staates konnte der Schiffseigentümer diese Gefahr vermeiden sowie etwaige Seeblockaden umgehen.⁴⁰⁵ Ein weiteres historisches Ausflaggungsmotiv war das Bestreben, durch das Führen der Flagge einer Großmacht diplomatischen und tatsächlichen Schutz (z.B. gegen Piraten) zu erhalten.⁴⁰⁶

Heute sind diese Ausflaggungsgründe politischen und militärischen Hintergrunds selten. „Billigflaggen“ werden stattdessen gewählt, um durch die Ausflaggung lediglich kommerzielle Vorteile zu erlangen. Solche Vorteile können sich durch erleichterte Registrierung, niedrigere Registergebühren, geringere Steuern sowie niedrigeren Arbeitnehmerschutz- und Sicherheitsstandards im „Billigflaggenstaat“ ergeben.⁴⁰⁷ Bei Ausflaggung eines deutschen Schiffes entfallen die Vorschriften des SeemG, zumindest teilweise die Tarifverträge für die deutsche Seeschifffahrt, die deutsche Sozialgesetzgebung und vor allem das Sozialversicherungsrecht, nach dem der Arbeitgeber die Hälfte des Beitrags zur Renten-, Kranken-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung tragen muss.⁴⁰⁸ Die Ausflaggung führt deshalb zu einer erheblichen Senkung der Kosten, die durch den Betrieb des

⁴⁰⁴ *Mandaraka-Sheppard*, Modern Maritime Law, S. 278; *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 33.

⁴⁰⁵ Ausführlich mit historischen Beispielen *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 34 ff.; *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 33 f.

⁴⁰⁶ *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 34 f.

⁴⁰⁷ Vgl. *Basedow* in: Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, BerDGesVölkerR 31, 75 (79); *Black's Law Dictionary*, 7th Edition, S. 652; *Eßlinger*, Die Anknüpfung des Heuervertrages, S. 1 f. mit Erläuterungen zu „OECD Studies on the flags of convenience“ (OECD Maritime Transport Committee 1971); *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 30 ff.; *Mandaraka-Sheppard*, Modern Maritime Law, S. 277; *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 142; *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 45 ff.; *Özçayır*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 34 f., 47.

⁴⁰⁸ *Athanassopoulou*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, S. 117.

Schiffes entstehen.⁴⁰⁹ So wird geschätzt, dass durch die Ausflaggung zwischen einem Drittel bis zur Hälfte der Personalkosten gesenkt werden können.⁴¹⁰

Daneben kommt eine Umflaggung aus wirtschaftlichen Gründen auch in der Seefischerei vor. Zum einen kann das Umflaggen zur Vermeidung von Fangbeschränkungen im Staat des ursprünglichen Flaggenstaats dienen.⁴¹¹ Zum anderen kann ein Flaggenwechsel insbesondere im EWG-Raum auch der Erlangung ausländischer Fangquoten dienen. Dieses Phänomen ist in der Fischereipolitik der Europäischen Gemeinschaft als „*quota-hopping*“ bekannt.⁴¹² Auch der EuGH hat sich schon mit Fällen befasst, in denen zumeist spanische Fischer nach Ausschöpfung der ihnen zugeteilten spanischen Fangquoten beabsichtigten, Niederlassungen in Großbritannien zu gründen. Ziel dieses Vorgehens war es, ihre Schiffe unter britischer Flagge fahren zu lassen und dadurch einen Teil der britischen Fangquoten ausnutzen zu können.⁴¹³

b) Verbreitung in der Praxis

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts ist ein massiver Anstieg betriebswirtschaftlich bedingter Ausflaggungen zu beobachten.⁴¹⁴ Tatsächlich stimmen heute die Flagge eines Schiffes und die Staatsangehörigkeit seines wirtschaftlichen Eigentümers immer seltener überein.⁴¹⁵

Auch in den letzten Jahrzehnten wuchs der Anteil der in Billigflaggenländern zugelassenen Schiffe an der Gesamttonnage der Welthandelsflotte noch erheblich.⁴¹⁶ So lag der Anteil der von der OECD und Lloyds Register als Länder mit

⁴⁰⁹ Basedow in: Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, BerDGesVölkerR 31, 75 (79).

⁴¹⁰ Basedow in: Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, BerDGesVölkerR 31, 75 (79 ff.); Hugendubel, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 19.

⁴¹¹ Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 37.

⁴¹² Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 37 m.w.N.

⁴¹³ Der EuGH hatte die britischen Gesetze zur Registrierung von Fischereischiffen und Erteilung von Fischfanglizenzen, welche die britische Staatsangehörigkeit bzw. den Wohnsitz in Großbritannien des Schiffseigentümer/der Schiffsbesatzung voraussetzten auf ihre Vereinbarkeit mit der im EG-Vertrag festgeschriebenen Arbeitnehmerfreizügigkeit und Niederlassungsfreizügigkeit (jetzt Art. 39 EGV bzw. Art. 43 EGV). EuGH v. 14. Dezember 1989, Rs. C-3/87 – *Agegate* – Slg. 1989, 4509 ff.; EuGH v. 14. Dezember 1989, Rs. C-216/87 – *Jaderow* – Slg. 1989, 4509 ff.; EuGH v. 19. Juni 1990, Rs. C-213/89 – *Factortame* – Slg. 1990 I, 2433 ff.; vgl. auch Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 37 m. w. N.

⁴¹⁴ Basedow in: Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, BerDGesVölkerR 31, 75 (76); Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law, S. 278; Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 39.

⁴¹⁵ Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 39.

⁴¹⁶ Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 43 f.; Yang, Jurisdiction of the Coastal State, S. 23.f.

offenem Register eingestuften Staaten Antigua & Barbuda, Bahamas, Bermudas, Kaiman Inseln, Zypern, Gibraltar, Honduras, Libanon, Liberia, Malta, Mauritius, Oman, Panama, Saint Vincent und Vanuatu im Jahre 1999 bei 48,3 % der Welt-handelsflotte.⁴¹⁷

Besondere Bedeutung haben hierbei die Handelsflotten Liberias, Panamas und Zyperns⁴¹⁸ sowie in den letzten Jahrzehnten der Bahamas erlangt.⁴¹⁹ Im Jahre 2004 betrug allein der Anteil dieser vier Staaten mit offenem Register 38,3 % an der weltweiten Handelsflotte.⁴²⁰

Auch in Deutschland hat sich in den letzten Jahrzehnten eine deutliche Entwicklung zugunsten der Registrierung von Schiffen in Ländern mit offenen Registern abgezeichnet. So sind mehr als die Hälfte deutschen Eignern gehörender Schiffe unter ausländischer Flagge registriert.⁴²¹ Ob dieser Trend auch für die Zukunft anhalten wird, bleibt indes abzuwarten. Die nationalen Verbände und beteiligten Behörden haben in den letzten Jahren ihre Anstrengungen verstärkt, die Eigner dazu zu bewegen, ihre Schiffe wieder in ihren Heimatländern zu registrieren. Die Bundesregierung hat dabei die Wettbewerbsbedingungen für Reeder durch günstigere Tonnagesteuer, Zuschüsse zu den Lohnkosten und weitgehende Befreiung ausländischer Seeleute von der Versicherungspflicht deutlich verbessert.⁴²²

c) Negative Auswirkungen

Das Phänomen der zunehmenden Ausflaggung von Schiffen in Staaten mit offenen Registern hat sowohl wirtschaftliche, soziale als auch sicherheitstechnische und umweltpolitische Folgen gehabt.⁴²³ Zum einen wurden die nationalen Handelsflotten der traditionellen Seeschiffahrtsnationen mit einer ungünstigen Wettbewerbslage gegenüber den Handelsflotten unter „billiger“ Flagge konfrontiert. Dies führte zu einem starken Rückgang der Aufträge für Schiffe unter der Flagge einer traditionellen Seeschiffahrtsnation und dies wiederum erzeugte eine

⁴¹⁷ Lloyd's Register World Fleet Statistics 1999 (London 2000); vgl. auch OECD, Maritime Transport Statistics 1999, Table 15: World fleet by type of vessel and regional distribution end-1999, unter <www.oecd.org/statisticsdata/0,2643,en_2649_34367_1_119656_1_1_1,00.html>; vgl. auch Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 36 f.

⁴¹⁸ Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 42 f.

⁴¹⁹ Lloyd's Register World Fleet Statistics 1999 (London 2000); vgl. auch OECD, Maritime Transport Statistics 1999, Table 13: World fleet by country of registration and principle types of vessels as at the end-1999, unter <www.oecd.org/statisticsdata/0,2643,en_2649_34367_1_119656_1_1_1,00.html>.

⁴²⁰ Stand 31. Dezember 2004 nach Lloyd's Register World Fleet Statistics 2004 (London 2005); Verband Deutscher Reeder, Seeschiffahrtsbericht 2005, Anhang 1, unter <www.reederverband.de/sites/presse.cfm>.

⁴²¹ Vgl. Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 226.

⁴²² Vgl. die Übersicht in See Sozial 4 (2004), 1.

⁴²³ Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 36 ff; Skourtos, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 11.

weitere Welle der Ausflagung unter den in den traditionellen Handelsflotten verbliebenen Schiffen.⁴²⁴ Einige Staaten versuchten zwar, diesem Trend durch protektionistische („flaggendiskriminierende“) Maßnahmen entgegenzuwirken,⁴²⁵ konnten aber das stetige Wachstum des Anteils der Handelsflotten der Staaten mit offenem Register an der weltweiten Handelsflotte nicht verhindern.

Das Auslaggen vieler Schiffe hin zu „Billigflaggen“ wirkte sich zudem negativ für die Seearbeiterschaft der traditionellen Schifffahrtsnationen aus. Die Zahl der Arbeitsplätze auf Schiffen, die die eigene nationale Flagge führten ging massiv zurück.⁴²⁶ So blieb vielen Seeleuten nur die Option, einen Heuervertrag auf einem unter „billiger“ Flagge fahrenden Schiff zu schließen und damit (Arbeits-)Konditionen hinzunehmen, die weit unter dem im Heimatland erkämpften Niveau liegen.⁴²⁷

Schließlich wirken sich die oftmals unzureichenden Sicherheitsbestimmungen und die fehlende Überwachung der Schiffe in den Staaten mit offenen Registern auf die Seetüchtigkeit der Schiffe und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen aus.⁴²⁸ In Anbetracht der Gefahren, die mit der modernen Seefahrt an sich, und dem Transport gefährlicher Güter im Besonderen, verbunden sind, stellt die mangelnde Reglementierung und Überwachung nicht nur eine Gefahr für Schiff und Besatzung sondern auch für die Umwelt dar.⁴²⁹ Unfälle von unter einer „Billigflagge“ fahrenden Öltankern,⁴³⁰ bei denen Meer und Küsten durch Roh- und Schweröl stark verschmutzt und die entsprechenden Ökosysteme massiv gestört wurden, belegen diese Gefahr.⁴³¹ Hinzu kommt, dass die durch einfache Registrierung bedingte Intransparenz den Eigentümer bzw. den an der Leitung des Schiffsunternehmens maßgeblich beteiligten Personen ermöglicht, ihre Anonymität zu wahren.⁴³² Auf diese Weise ist es diesen Personenkreisen möglich, sich jeder Verantwortung im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb zu entziehen.⁴³³

d) Regelungen des SRÜ (genuine link)

Ermöglicht wird diese Praxis durch das bereits angesprochene Recht jeden Staates, Schiffe unter seiner Flagge fahren zu lassen (Art. 90 SRÜ).⁴³⁴ Zwar erfordert

⁴²⁴ Vgl. *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 11.

⁴²⁵ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 11 f.

⁴²⁶ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 12.

⁴²⁷ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 12.

⁴²⁸ *Evju*, RIW 2007, 898 (906); *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 38; *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 13.

⁴²⁹ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 13.

⁴³⁰ Z.B. Unfälle der „Torrey Canyon“ (1967/unter liberianischer Flagge), „Argo Merchant“ (1976/unter liberianischer Flagge), „Amoco Cadiz“ (1978/unter liberianischer Flagge); vgl. *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 38.

⁴³¹ *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 13.

⁴³² *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 14.

⁴³³ *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 39 f.; *Skourtos*, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 14.

⁴³⁴ von *Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 14; *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im

Art. 91 SRÜ eine gewisse Verbindung des Schiffes zum Flaggenstaat, einen „*genuine link*“.⁴³⁵ Allerdings werden an diesen „*genuine link*“ nur geringe Anforderungen gestellt, sodass die tatsächliche Beziehung und damit auch die Kontrolle des Flaggenstaats unter Umständen sehr rudimentär ist.⁴³⁶ Das Erfordernis des „*genuine link*“ soll lediglich die effektive Umsetzung der Pflichten des Flaggenstaats aus Art. 94 SRÜ sicherstellen.⁴³⁷ Abgesehen von dieser eher wagen Kontrollpflicht fehlen dem Begriff des „*genuine link*“ jegliche Konturen.⁴³⁸ Das Problem der Billigflaggen vermag er deshalb nicht zu lösen.⁴³⁹ Selbst wenn im Einzelfall ein „*genuine link*“ fehlen sollte, können andere Staaten wohl – nach der Rechtsprechung des ITLOS – nicht allein deswegen die Anerkennung der Flaggenzugehörigkeit verweigern.⁴⁴⁰

3. Bewertung

Im Unterschied zu den Regelungen des SRÜ bezüglich der Küstengewässer, der Festlandsockelzone und der AWZ haben die Hoheitsbefugnisse eines Staats bei Schiffen keine territorial-geographische Komponente. Die Zuordnung knüpft nicht an einen festgelegten räumlichen Bereich der Erdoberfläche (oder des Meeresbodens) an, sondern an einen Umstand: das Führen einer bestimmten Flagge. Dieser Umstand erlangt erst durch seine rechtliche Beurteilung eine Bedeutung und hängt in weiten Teilen vom Willen des Eigentümers des Schiffes ab. Insoweit besteht hier eine Parallele zu der Personalhoheit, welche ein Staat gegenüber seinen menschlichen Staatsangehörigen ausübt.⁴⁴¹ Dabei kann die tatsächliche Beziehung des Staates zu den Schiffen unter seiner Flagge sehr schwach sein. Dies zeigt deutlich das Phänomen der „Billigflaggen“.

Internationalen Seearbeitsrecht, S. 37; Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 22 ff.

⁴³⁵ Aust, International Law, S. 317; Özçayır, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 23 ff.; noch zur Genfer Konvention (1958) vgl. Skourtos, Billig-Flaggen-Praxis und staatliche Verleihungsfreiheit, S. 24 f.

⁴³⁶ Vgl. Aust, International Law, S. 317.

⁴³⁷ von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 15.

⁴³⁸ Hugendubel, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 38 ff.

⁴³⁹ Vgl. Yang, Jurisdiction of the Coastal State, S. 22.

⁴⁴⁰ ITLOS vom 01.07.1999, – Saiga –, Rn. 75-88 (83), veröffentlicht unter <www.itlos.org>; siehe auch von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 15.

⁴⁴¹ Dörr, Die deutsche Handelsflotte und das Grundgesetz, S. 50 ff.; von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 16; Herber, Seehandelsrecht, S. 89; Núñez-Müller, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 73 ff.

IV. Das Schiff als „Arbeitsort“ im internationalen Zivilprozessrecht

Nachdem die Bedeutung des Schiffes im Völkerrecht dargestellt wurde, wird nun untersucht, welche Konsequenzen sich aus der völkerrechtlichen Bewertung von Schiffen für das internationale Zivilprozessrecht ergeben. Für das Seearbeitsprozessrecht ist dabei zu untersuchen, ob ein Schiff auch als ein Arbeitsort im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO anzusehen ist.

In der Literatur findet sich häufig der pauschale Verweis auf eine vergleichbare Fragestellung im internationalen Privatrecht zu Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO, der das anwendbare Recht an den gewöhnlichen Arbeitsort knüpft (Heuerstatut).⁴⁴² Die Frage ist europaweit umstritten.⁴⁴³ Im Folgenden soll deshalb zunächst untersucht werden, ob die einzelnen im internationalen Privatrecht vertretenen Ansichten tatsächlich auf das internationale Zivilprozessrecht übertragbar sind.

1. Flaggenstaat

Teilweise wird vertreten, dass die Besatzung ihre Arbeit primär auf dem Schiff leiste und nicht etwa in den angelaufenen Häfen.⁴⁴⁴ Das Schiff sei der „Ort“, an dem die Arbeit gewöhnlich verrichtet wird und der das Arbeitsverhältnis prägt. Es ist demnach entscheidend, ob das Schiff, als Ort, einem Staat zugeordnet werden kann. Wie schon beim Festlandsockel sei die Frage nach der Hoheitsgewalt eines Staates über ein Schiff eine völkerrechtliche Vorfrage.⁴⁴⁵ Nach einem allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz ordnet die Flagge ein Schiff einem Staat völkerrechtlich zu.⁴⁴⁶ Dieser allgemeine Grundsatz wurde sowohl im Genfer Übereinkommen

⁴⁴² So *Junker*, ZZPInt 7 (2002), 230 (231 f.); *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 78.

⁴⁴³ *Junker*, ZZPInt 7 (2002), 230 (231 f.); *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26); *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 8 Rom I-VO Rn. 76. Ausführliche Darstellung des Meinungsspektrums im IPR bei *Mankowski*, *RabelsZ* 53 (1989), 487 (490-511); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, 459-494; übersicht über Literatur und Meinungsspektrum in anderen EuGVVO-Staaten bei *Taschner*, Arbeitsvertragsstatut und zwingende Bestimmungen, S. 130-145.

⁴⁴⁴ *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 108; *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 150; *Magnus*, IPRax 1990, 141 (144); *Mankowski*, *RabelsZ* 53 (1989), 487 (505); *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 489.

⁴⁴⁵ *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 470; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26); *Taschner*, Arbeitsvertragsstatut und zwingende Bestimmungen, S. 149 f.

⁴⁴⁶ *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1352; vgl. Schlussanträge der Generalanwältin *Stix-Hackl* zu EuGH v. 30. September, Rs. C-405/01 – *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española/ANAVE* – Slg. 2003 I, 10391 (10412 Rn. 74 ff.); *Junker*, RIW 2006, 401 (407); *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 8 Rom I-VO Rn. 76 f.; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO, Rn. 9.

als auch im SRÜ völkervertraglich kodifiziert.⁴⁴⁷ Hinzu käme, dass Art. 94 Abs. 3 lit. b SRÜ explizit die Zuständigkeit des Flaggenstaates zur Regelung der Arbeitsbedingungen an Bord des Schiffes etabliert.⁴⁴⁸ Hieraus ergibt sich zwar keine explizite Verpflichtung zur Anknüpfung von Seearbeitsverhältnissen an das Recht der Flagge.⁴⁴⁹ Trotzdem folgt eine – insbesondere in Deutschland und Frankreich – weit verbreitete Ansicht, dass die Flaggenhoheit im Hinblick auf das Heuerstatut zwar kein Unterfall der Territorialhoheit sei, ihr aber gleichstehe.⁴⁵⁰ Auf das europäische internationale Arbeitsprozessrecht übertragen würde dies bedeuten, dass der Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO im Flaggenstaat gegeben wäre, wenn der Arbeitnehmer seinen gewöhnlichen Arbeitsort auf einem Schiff unter der Flaggenhoheit eines EuGVVO-Staats hat.

2. Einstellende Niederlassung

Nach einer anderen, vornehmlich in England vertretenen, Ansicht verrichten Seeleute ihre Arbeit gerade nicht auf dem Territorium eines Staates.⁴⁵¹ Eine Flaggenhoheit sei lediglich eine politische Hoheit und könne deswegen keinen gewöhnlichen Arbeitsort „in“ einem Staat begründen, da Art. 6 Abs. 1 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO sich auf die territoriale Hoheit beziehe.⁴⁵² Völkerrechtlich sei heute anerkannt, dass ein Schiff auf hoher See kein „schwimmender Gebietsteil“ des Flaggenstaates ist.⁴⁵³ Deshalb, so wird argumentiert, haben zur See fahrende Arbeitnehmer auch keinen gewöhnlichen Arbeitsort „in“ einem Staat, sondern in dem hoheitsfreien Raum der Hohen See.⁴⁵⁴ Diese Ansicht setzt

⁴⁴⁷ Art. 5 Abs. 1 Genfer Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See, abgedruckt in BGBl. 1972 II, 1091 (1092).

Art. 91 Abs. 1, 94 UN Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799 (1841 f.). Vgl. auch *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 471.

⁴⁴⁸ Vgl. *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 109.

⁴⁴⁹ Vgl. *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 109.

⁴⁵⁰ *Audit*, Droit International Privé, Nr. 834; *Junker*, Internationales Arbeitsrecht im Konzern, S. 188; *Basedow*, in: Recht der Flagge und „billige Flaggen“, 75 (83); *Junker*, in: 50 Jahre BAG, 1197 (1208); *Kegel/Schurig*, S. 685; *Kropholler*, IPR, S. 489; *Magnus*, IPRax 1990, 141 (144); *Mankowski*, RabelsZ 58 (1989), 487 (498 ff.); *Schaub-Linck*, § 186 Rn. 111; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO, Rn. 9; so auch in den Niederlanden Pres Rb. Rotterdam v. 5. Oktober 1995, NIPR 1996, 123 No. 94; Hof Arnheim v. 8. April 1997, NIPR 1998, 112 No. 100.

⁴⁵¹ *Dicey/Morris-Morse*, The Conflict of Laws II, Rn. 33-067; *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (161).

⁴⁵² *Puttfarken*, RIW 1995, 617 (623).

⁴⁵³ *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (161); *Junker*, Internationales Arbeitsrecht im Konzern, S. 187; *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1260.

⁴⁵⁴ *Dicey/Morris-Morse*, The Conflict of Laws II, Rn. 33-067; *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (161).

somit voraus, dass der Ort der gewöhnlichen Arbeit der Territorialgewalt und nicht lediglich irgendeiner Hoheitsgewalt eines Staates unterworfen sein muss. Auch sei zu berücksichtigen, dass das Wesensmerkmal eines Schiffes in seiner Mobilität liegt. Bewegliche Sachen hätten jedoch generell keine besonders enge Verbindung zu einem Staat.⁴⁵⁵

Für das internationale Privatrecht bedeutet dies, dass sich das anwendbare Recht nicht nach dem gewöhnlichen Arbeitsort gemäß Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO bestimmen kann.⁴⁵⁶ Das Heuerstatut richte sich vielmehr nach der zu lit. a subsidiären Anknüpfung an die einstellende Niederlassung (Art. 6 Abs. 2 lit. b EVÜ/Art. 8 Abs. 3 Rom I-VO).⁴⁵⁷ Dieser Gedankengang ließe sich auch auf die Regelungen des Art. 19 Nr. 2 EuGVVO übertragen. Verneint man die Existenz eines gewöhnlichen Arbeitsortes in einem Staat, so kommt der subsidiäre Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung zur Anwendung (Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO). Sowohl im europäischen internationalen Arbeitsprivatrecht, als auch im europäischen internationalen Arbeitsprozessrecht, stehen die Anknüpfungen an den gewöhnlichen Arbeitsort und die einstellende Niederlassung im Verhältnis der Subsidiarität.⁴⁵⁸

Als einstellende Niederlassung könnte dabei der tatsächliche Sitz der Reederei bzw. der anheuernenden Agentur anzusehen sein, da an diesem Ort zumeist der Arbeitsvertrag zwischen Reeder bzw. Agentur und Seemann geschlossen wird.⁴⁵⁹ Schwierig wäre die Bestimmung der einstellenden Niederlassung, sollte der Seemann direkt vom Kapitän des Schiffes kraft dessen Vertretungsmacht eingestellt worden sein. Das Schiff selbst erfüllt nicht die Voraussetzungen des Niederlassungsbegriffs im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO.⁴⁶⁰ Allerdings ist letztere Konstellation in der Praxis bedeutungslos, denn Kapitäne heuern heute regelmäßig keine Seeleute mehr an.⁴⁶¹ Allenfalls in Situationen, in denen überraschend in einem fremden Hafen ein wichtiges Besatzungsmitglied ausfällt und dieses umgehend durch den Kapitän ersetzt werden muss, könnte sich die soeben angerissene Problematik auftun.

⁴⁵⁵ Grebner, *Rechtstellung der Bohrinself, S. 44.*

⁴⁵⁶ Geisler, *Die engste Verbindung im Internationalen Privatrecht, S. 297 ff., 302; Hartenstein, TranspR 2008, 143 (161); Palandt-Thorn, Art 8 ROM I-VO Rn. 10.*

⁴⁵⁷ Deinert, *RdA 2009, 144 (147 f.); Dicey/Morris-Morse, The Conflict of Laws II, Rn. 33-067; Hartenstein, TranspR 2008, 143 (161); Herber, Seehandelsrecht, S. 164; Kühl, TranspR 1989, 89 (94); Lorenz, IPRax 1987, 269 (276 dort in Fußnote 74).*

⁴⁵⁸ Zu Art. 19 Nr. 2 EuGVVO vgl. Gliederungspunkt C. II. 2. f.; bzgl. der Subsidiarität des Art. 6 Abs. 2 lit. b zu lit. a EVÜ (= Art. 30 Abs. 2 EGBGB) vgl. ausführliche Herleitung bei Mankowski, *RabelsZ 53 (1989), 487 (493 f.).*

⁴⁵⁹ Vgl. Trenner, *Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 177; zum Niederlassungsbegriff siehe 4. Teil § 2 E. IV. 2.*

⁴⁶⁰ Trenner, *Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 177.*

⁴⁶¹ Lindemann/Bemm, *Seemannsgesetz, § 2 Rn. 28; Rabe, Seehandelsrecht, Vor § 526 Rn. 8.*

Nach dieser Ansicht stünde einem Arbeitnehmer mit gewöhnlichem Arbeitsort auf einem Schiff (auf Hoher See) der Gerichtsstand an der einstellenden Niederlassung sowie – unabhängig von der Frage des Gerichtsstandes des gewöhnlichen Arbeitsortes – der Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers (Art. 19 Nr. 1 EuGVVO) offen.

3. „Engere Beziehung“ wie in Art. 6 EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO

Vereinzelte wird in der Literatur auch vertreten, im internationalen Privatrecht Seearbeitsverträge nach Art. 6 Abs. 2 zweiter Halbsatz EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO an das Recht anknüpfen, welches die engste Verbindung zum Sachverhalt hat.⁴⁶² Diese Ansicht knüpft weder an den gewöhnlichen Arbeitsort (Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO) noch an die einstellende Niederlassung (Art. 6 Abs. 2 lit. b EVÜ/Art. 8 Abs. 3 Rom I-VO) an, würdigt sie aber als Kriterien zur Bestimmung der engsten Verbindung.⁴⁶³ Eine direkte Übertragung dieser Ansicht vom europäischen internationalen Arbeitsprivatrecht auf das europäische internationale Arbeitsprozessrecht scheitert jedoch an der Systematik des Art. 19 EuGVVO. Im europäischen internationalen Arbeitsprozessrecht der EuGVVO fehlt es an einer Art. 6 Abs. 2 letzter Halbsatz EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO entsprechenden Regelung.⁴⁶⁴ Ein Gerichtsstand am Ort der *engsten Verbindung* existiert nicht. Es ist entweder der Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes eröffnet oder – subsidiär – der Gerichtsstand der einstellenden Niederlassung. Unabhängig davon existiert ein Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers (Art. 19 Nr. 1 EuGVVO). In diesem abschließenden System findet sich explizit keine Ausweichklausel zugunsten einer näheren Verbindung.

V. Bisherige Rechtsprechung des EuGH

Es bleibt zu entscheiden, ob die Flaggenhoheit als völkerrechtliche Zuordnung ausreicht, um einen gewöhnlichen Arbeitsort auf einem Schiff annehmen zu können und insofern die Flaggenhoheit der Territorialhoheit gleichzusetzen ist. Der EuGH hat bisher noch keine Entscheidung zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts auf Hoher See gefällt. In seiner *Weber/Ogden*-Entscheidung⁴⁶⁵ befasste er sich lediglich mit der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts bei einem Schwerpunkt der Arbeitsleistung in den Küstengewässern und über dem Festlandsockel.

⁴⁶² Puttfarken, RIW 1995, 617 (624); Puttfarken, See-Arbeitsrecht, S. 11 f.; Drobniß/Puttfarken, Arbeitskampf auf Schiffen fremder Flagge, S. 15 f.; Winkler v. Mohrenfels, EAS B 3000 (2007), Rn. 85; zur Systematik und Struktur des Art. 6 Abs. 2 HS. 2 EVÜ (= Art. 30 Abs. 2 HS. 2 EGBGB) eingehend Mankowski, IPRax 1994, 88 (92 ff.).

⁴⁶³ Vgl. Winkler v. Mohrenfels, EAS B 3000 (2007), Rn. 85.

⁴⁶⁴ Junker, in: FS Heldrich, 719 (725); Mankowski, IPRax 2005, 58 (60); Mankowski, IPRax 2005, 481 (496).

⁴⁶⁵ Ausführlich Darstellung der Entscheidung siehe 4. Teil § 2 D. III. 2.

VI. Vorabentscheidungsersuchen des LAG Mecklenburg-Vorpommern

Das LAG Mecklenburg-Vorpommern hat am 10. September 2007 dem EuGH mehrere Fragen zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsort bei Arbeitsverhältnissen auf Schiffen als Vorabentscheidungsersuchen vorgelegt.⁴⁶⁶ Zunächst stellte das LAG die Frage, ob Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO dahin auszulegen sei, dass für Arbeitnehmer, die zur Arbeit auf einem Schiff eingestellt sind und ausschließlich auf diesem bestimmten Schiff beschäftigt werden, das Schiff als solches als Ort anzusehen sei, auf dem der Arbeitnehmer gewöhnlich seine Arbeit verrichtet. Die Frage zielt damit auf den gerade dargestellten Streit ab, ob einem Schiff überhaupt die Qualität eines Ortes im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO zukommt.

Weiter erfragte das LAG, ob Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO so auszulegen sei, dass (jedenfalls, wenn das Schiff nicht ausschließlich oder überwiegend in den Hoheitsgewässern eines Staates eingesetzt wird) als Gericht des gewöhnlichen Arbeitsorts das für den Heimathafen oder Registerhafen des Schiffes zuständige Gericht in dem Staat anzusehen sei, dessen Flagge das Schiff führt. Hiermit begehrt das vorlegende Gericht eine Entscheidung zur Frage der Flaggenanknüpfung und damit letztlich zur Völkerrechtsakzessorietät der EuGVVO.

Soweit der EuGH die ersten beiden Fragen verneinen sollte, stellte das LAG die Frage, ob dann das zuständige Gericht nach Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO zu bestimmen und ob diese Norm dahingehend auszulegen sei, dass als einstellende Niederlassung „auch ein Büro angesehen werden kann, das in einem regelmäßigen Anlaufhafen des Schiffes zwar nicht vom Arbeitgeber selbst, aber von einer anderen Gesellschaft unterhalten wird, die vom Arbeitgeber mit einem Managementvertrag damit betraut worden ist, als „Operator“ den wirtschaftlichen und technischen Betrieb des Schiffes zu organisieren und die dort einen „Crew Manager“ beschäftigt, zu dessen Aufgaben es gehört, den Einsatz des Personals zu koordinieren, wenn zwar die Arbeitsverträge nicht in diesem Büro, sondern auf dem Schiff, durch dessen Kapitän abgeschlossen worden sind, in dem Büro jedoch Dienstpläne ausgegeben und Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen entgegengenommen sowie durch den dort tätigen „Crew Manager“ Kündigungen von Arbeitsverhältnissen ausgesprochen worden sind“.

Die weiteren Vorlagefragen ergaben sich aus den besonderen Umständen des dem LAG vorliegenden Sachverhalts im Hinblick auf einen Betriebsübergang und den Ausspruch der Kündigung durch den „Crew Operator“ und sind für die allgemeine Frage der Bestimmung des Gerichtsstands bei maritimen Arbeitsverhältnis nicht von grundsätzlicher Bedeutung.

Das LAG Mecklenburg-Vorpommern hat diese Vorabentscheidungsersuchen dann jedoch nicht aufrecht erhalten.⁴⁶⁷ In seiner nachgehenden Entscheidung hat es – aufgrund der besonderen Umstände des Sachverhalts – einen festen Ausgangspunkt identifiziert, von dem aus die Arbeitnehmer mit dem Schiff regelmä-

⁴⁶⁶ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 19. Juli 2007, Aktenzeichen 1 Sa 38/07; abrufbar bei Juris.

⁴⁶⁷ Beschluss des EuGH v. 4. Dezember 2007 zur Erledigung der Rs. C-413/07 durch Streichung, BeckRS 2008, 70055.

big aufbrechen und zu dem sie am Ende ihres zwei-wöchigen Arbeitsblocks regelmäßig zurückkehrten.⁴⁶⁸ Nach der Ansicht des LAG war an diesem Ort auch der gewöhnliche Arbeitsort nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO zu lokalisieren.⁴⁶⁹ An einer Klärung der dem EuGH vorgelegten Fragen bestand deshalb nach Auffassung des LAG kein Bedarf mehr. Der EuGH hat daraufhin die Rs. C-413/07 mit Beschluss vom 4. Dezember 2007 aus dem Register des Gerichtshofs gestrichen. Dies ist bedauerlich. Die Vorlage des LAG hätte zu einer klaren Positionierung des EuGH geführt und wäre deshalb von erheblicher Bedeutung gewesen.

VII. Bewertung und Auslegung des Art. 19 Nr. 2 lit. a

Mangels einer bindenden Entscheidung zur Arbeit auf Hoher See ist der Streit weiterhin offen. Um die von den Vertretern der bereits dargestellten Meinungen (Flaggenstaat, einstellende Niederlassung, „engere Beziehung“) vorgebrachten Argumente strukturiert abhandeln zu können, werden diese in das Raster der europäischen Auslegungsmethoden eingeordnet.⁴⁷⁰ Den Ausgangspunkt bildet die grammatische Auslegung des Begriffes „gewöhnlicher Arbeitsort“ (1.), gefolgt von der historischen (2.), der systematischen (3.) und schließlich der teleologischen Auslegung (4.).⁴⁷¹

1. Grammatische Auslegung

Die Gegner einer Gleichsetzung von Flaggenhoheit mit Territorialhoheit für den Zweck der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts verweisen zunächst auf den Wortlaut des Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO. Danach kommt „[...] das Recht des Staates, in dem der Arbeitnehmer [...] gewöhnlich seine Arbeit verrichtet [...]“ zur Anwendung. Aus dem „in“ soll sich ergeben, dass nur die Territorialgewalt und keine andere Hoheitsform genügen kann.⁴⁷² Eine solche Auslegung könnte allerdings zu eng sein.⁴⁷³ „[In] einem Staat“ kann nur „im Hoheitsbereich eines Staates“ bedeuten.⁴⁷⁴ Worauf sich der Hoheitsbereich erstreckt, ist wiederum eine Frage des Völkerrechts. Das Völkerrecht erstreckt die Hoheitsgewalt des Flaggenstaates auch auf Schiffe. Zudem ist zweifelhaft, ob sich das enge Wortlautargument der Gegenansicht auf den anders gefassten Wortlaut des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO übertragen lässt. In Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO ist nicht vom „[...] Recht des Staates, in dem [...]“ die Rede, sondern vom „[...] Gericht des Ortes, an dem [...]“. Letztere Formulierung nimmt keinen direkten

⁴⁶⁸ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07; verfügbar bei Juris.

⁴⁶⁹ Zur Bedeutung eines festen Ausgangspunkts unter Berücksichtigung der Entscheidung des LAG Mecklenburg-Vorpommern, siehe 4. Teil § 2 H. III.

⁴⁷⁰ Übersicht bei Hess, IPRax 2006, 348 (353 ff.).

⁴⁷¹ Zu den europäischen Auslegungsmethoden siehe Rauscher-Staudinger, Einl Brüssel I-VO Rn. 36 ff.; sowie ausführlich Hess, IPRax 2006, 348 (353 ff.).

⁴⁷² Puttfarcken, See-Arbeitsrecht, S. 10.

⁴⁷³ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 482.

⁴⁷⁴ Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 482.

Bezug auf einen Staat oder sein Territorium. Soweit man ein Schiff als „Ort“ ansieht, bezieht sich das „an dem“ auf das Schiff. Durch die Formulierung „Gericht des“ wird dann lediglich eine Zuordnung der Gerichtsbarkeit zu dem Ort, also dem Schiff, beschrieben. Diese Zuordnung selbst erfolgt schließlich völkerrechtlich durch das Flaggenstatut. Das von der Gegenansicht vertretene Wortlautargument lässt sich deshalb zumindest im Hinblick auf Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO nicht halten, da es wegen des unterschiedlichen Wortlauts von Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO im Vergleich zu Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO nicht ohne Weiteres auf das europäische internationale Arbeitsprozessrecht übertragbar ist.

2. Historische Auslegung

Im Hinblick auf die historische Auslegung sind neben den Erwägungsgründen der Verordnung insbesondere auch die Berichte zum EuGVÜ (soweit das Übereinkommen inhaltlich identisch in die EuGVVO überführt wurde) eine relevante Auslegungsquelle.⁴⁷⁵ Daneben sind im Rahmen der konventionsübergreifenden Auslegung auch die entsprechenden Abhandlungen in den Berichten zum EVÜ zu berücksichtigen. Dabei kommt dem Giuliano/Lagarde-Bericht als unechte *travaux préparatoires* eine besonders hohe Bedeutung zu.⁴⁷⁶ Wie bereits an anderer Stelle dargestellt ist auch insbesondere die Rom I-VO als Schwesterverordnung der EuGVVO für das internationale Privatrecht bei der Auslegung zu beachten.⁴⁷⁷

Anhaltspunkte für eine bevorzugte Anknüpfung an die einstellende Niederlassung könnten sich aus den Materialien zur EVÜ ergeben. Gemäß des *Giuliano/Lagarde*-Berichts soll bei Arbeiten, die auf Bohrinseln auf Hoher See verrichtet werden, das Recht der einstellenden Niederlassung nach Art. 6 Abs. 2 lit. b EVÜ (respektive Art. 8 Abs. 3 Rom I-VO) maßgeblich sein.⁴⁷⁸ Vereinzelt wird die Ansicht vertreten, dies würde gegen eine Anknüpfung an die Flagge bei Schiffen sprechen, da zwischen der Tätigkeit von Arbeitnehmern auf Bohrinseln und auf Schiffen erhebliche Parallelen bestünden.⁴⁷⁹ Tatsächlich besteht jedoch ein erheblicher Unterschied zwischen Bohrinseln und Schiffen. Bohrinseln auf Hoher See haben gerade keine Flagge und sind deshalb nicht einem Flaggenstaat völkerrechtlich zugeordnet. Es fehlt deshalb an der Vergleichbarkeit zwischen Schiffen und Bohrinseln. Bohrinseln auf Hoher See können weder über die maritime Zone noch ein anderes Anknüpfungsmoment irgendeinem Staat zugeordnet werden. Entsprechend behandelt der *Giuliano/Lagarde*-Bericht nur eine Sachverhaltskonstellation, in der gerade keine Zuordnung durch das Völkerrecht gegeben ist. Hätte der Bericht eine Aussage über maritime Arbeitsverhältnisse allgemein treffen wollen, hätte sich ohnehin eher die Besprechung von Arbeitsverhältnissen auf Schiffen angeboten. Diese sind in der Praxis wesentlich häufiger als die relativ

⁴⁷⁵ Rauscher-Staudinger, Einl Brüssel I-VO Rn. 38.

⁴⁷⁶ Vgl. Zobel, Schiedsgerichtsbarkeit und Gemeinschaftsrecht, S. 58 f.

⁴⁷⁷ Siehe 4. Teil § 1 B. I.

⁴⁷⁸ *Giuliano/Lagarde*- Bericht zu Art. 6 EVÜ Anm. 4, ABLEG 1980 C 282/26; MüKo(BGB)-Martiny, Art. 8 Rom I-VO Rn. 76.

⁴⁷⁹ Geisler, Die engste Verbindung im Internationalen Privatrecht, S. 298.

wenigen Arbeitsverhältnisse auf Bohrinselfn auf Hoher See. Aus den Materialien zum EVÜ lassen sich folglich keine Rückschlüsse für die Anknüpfung bei Schiffen herleiten.⁴⁸⁰

3. Systematische Auslegung

Ein Vergleich mit Arbeitsverhältnissen, die ihren Tätigkeitsschwerpunkt über einem Festlandsockel haben zeigt, dass sowohl bei der Anknüpfung der Arbeitsverhältnisse von seefahrendem Schiffspersonal als auch bei der Zuordnung eines Festlandsockels zu einem Küstenstaat, zwar keine Territorialhoheit, aber eine durch Völkerrecht begründete quasi-territoriale Souveränität besteht.⁴⁸¹ Es wäre inkonsequent, eine normative Zuordnung durch das Völkerrecht bei Gewässern über Festlandsockeln zu akzeptieren, bei Schiffen jedoch nicht.⁴⁸²

a) Struktur des Art. 19

Ein weiteres Argument für die Flaggenanknüpfung lässt sich aus dem Verhältnis von Art. 19 Nr. 2 lit. a zu Nr. 2 lit. b EuGVVO entnehmen. Verneint man die Existenz eines gewöhnlichen Arbeitsorts für gewöhnlich auf Hoher See eingesetzte Arbeitnehmer, käme es für diese sehr große Gruppe von Arbeitnehmern automatisch zu einem Rückgriff auf die Ersatzzuständigkeit am Ort der einstellenden Niederlassung nach Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO. Eine regelmäßige Anknüpfung an den Ort der einstellenden Niederlassung widerspräche aber dem System des Art. 19 Nr. 2 EuGVVO.⁴⁸³ Der Gerichtsstand der einstellenden Niederlassung soll gegenüber dem Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes nur Ausnahmecharakter haben.⁴⁸⁴ Ein regelmäßiges Abstellen auf den Gerichtsstand der einstellenden Niederlassung bei einer Vielzahl maritimer Arbeitsverhältnisse würde dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis aushebeln.

Eine weiterer systematischer Nachteil der Anknüpfung an die einstellende Niederlassung offenbart sich, wenn man die einstellende Niederlassung als den tatsächlichen Sitz der Reederei bzw. der anheuernden Agentur ansieht, soweit an diesem Ort (wie zumeist) der Arbeitsvertrag zwischen Reeder bzw. Agentur und Seemann geschlossen wird.⁴⁸⁵ In diesen Konstellationen würde dann der Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung nach Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO

⁴⁸⁰ Vgl. eingehend *Mankowski*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 465, 486.; *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 110; *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 141; Magnus, IPRax 1990, 141 (144).

⁴⁸¹ *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26); vgl. ferner *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht, Rn. 1242.

⁴⁸² *Junker*, in: FS Heldrich, 719 (730); *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26).

⁴⁸³ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 186.

⁴⁸⁴ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 186.

⁴⁸⁵ Vgl. *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 177; zum Niederlassungsbegriff siehe 4. Teil § 2 E. IV. 2.

mit dem Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers nach Art. 19 Nr. 1 EuGVVO zusammenfallen. Die dem Rechtsverfolgungsinteresse des Arbeitnehmers dienende Wahlmöglichkeit zwischen Art. 19 Nr. 1 und Nr. 2 EuGVVO würde leer laufen.

b) Vergleich mit der DFDS/SEKO-Entscheidung des EuGH

Schließlich kann ein weiteres Argument für eine grundsätzliche Akzeptanz der Flaggenanknüpfung aus einem Vergleich mit der *DFDS/SEKO*-Entscheidung⁴⁸⁶ des EuGH abgeleitet werden. Der EuGH hält eine Lokalisierung des Erfolgsorts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO im Flaggenstaat grundsätzlich für möglich, soweit sich aus den Tatsachen ergibt, dass der Schaden an Bord des Schiffes eingetreten ist. Der Flaggenstaat sei in diesem Fall als der Ort zu betrachten, an dem das schädigende Ereignis den Schaden hervorgebracht hat.⁴⁸⁷ Indem der EuGH die Berücksichtigung der Flagge für grundsätzlich möglich hält, erkennt er die Vorgaben des SRÜ bezüglich der Zuordnung von Schiffen zu ihrem Register- bzw. Flaggenstaat an. Wenn aber der Erfolgsort nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO auf einem Schiff belegen sein kann, so stellt das Schiff auch allgemein einen „Ort“ im Sinne der EuGVVO dar. Diese Erkenntnis muss dann auch für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsort nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO gelten.

4. Teleologische Auslegung

Gegen eine Flaggenanknüpfung lässt sich allerdings einwenden, dass in vielen Fällen die Zuordnung des Schiffes durch die Flagge reine Fiktion ist.⁴⁸⁸ Insbesondere bei Billigflaggen besteht in der Regel keine weitergehende Beziehung zum Flaggenstaat. Bei unter Billigflagge fahrenden Schiffen ist der Arbeitnehmer aber gerade besonders schutzwürdig, da das Arbeitsrecht in diesen Staaten regelmäßig keinen ausreichenden Schutz bietet. Sogar Teile der Literatur, die eine Anknüpfung an die Flagge grundsätzlich befürworten, wollen in diesen Fällen ausnahmsweise das Heuerstatut nach Art. 6 Abs. 2 letzter HS. EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO (engste Verbindung) bestimmen.⁴⁸⁹ Im Hinblick auf die *ratio* des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO ist deshalb fraglich, ob eine strikte Anknüpfung an die Flagge – und somit auch an eine Billigflagge – der *ratio* dieser Regelung entspricht.

⁴⁸⁶ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417; ausführliche Darstellung und Untersuchung dieser Entscheidung im Abschnitt über das Seedeliktsrecht 10. Teil § 4.

⁴⁸⁷ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1457 Rn. 44).

⁴⁸⁸ *Kühl*, TranspR 1989, 89 (94); *MüKo(BGB)-Martiny*, Art. 8 Rom I-VO Rn. 78.

⁴⁸⁹ *Magnus*, IPRax 1990, 141 (144); *Mankowski*, RabelsZ 58 (1989), 487 (510 f.); *Schlachter*, in: Das Grünbuch zum Internationalen Vertragsrecht, S. 162; *Taschner*, Arbeitsvertragsstatut und zwingende Bestimmungen, S. 151.

a) Ausweichklauseln im internationalen Zivilprozessrecht

Das Fehlen einer Ausweichklausel im europäischen Arbeitsprozessrecht könnte logische Konsequenz einer unterschiedlichen Zielsetzung des internationalen Privatrechts im Vergleich zum internationalen Zivilprozessrecht sein.⁴⁹⁰ Grundsätzliches Ziel des internationalen Privatrechts ist dabei die Bestimmung des Rechts mit der engsten Verbindung zum Sachverhalt.⁴⁹¹ Im Gegensatz hierzu genügt dem internationalen Zivilprozessrecht generell eine hinreichend enge – also nicht *die engste* – Verbindung zwischen Forum und Fall.⁴⁹² Daher ist im internationalen Zivilprozessrecht eine Pluralität konkurrierender Zuständigkeiten keine Ausnahme und durchaus vereinbar mit der Zielsetzung des internationalen Zivilprozessrechts.⁴⁹³ Eine solche gewollte Pluralität lässt sich exemplarisch auch im europäischen Arbeitsprozessrecht aufzeigen. So steht dem Arbeitnehmer wahlweise ein Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers nach Art. 19 Nr. 1, sowie an seinem gewöhnlichen Arbeitsort nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO zur Verfügung.

Daneben ist im internationalen Zivilprozessrecht die klare und eindeutige Bestimmbarkeit der Gerichtsstände von fundamentaler Bedeutung.⁴⁹⁴ Es muss für die Parteien vorhersehbar sein, welches Gericht (oder welche Gerichte) für den jeweiligen Sachverhalt zuständig ist.

Aus dieser dem Grunde nach unterschiedlichen Zielsetzung des internationalen Privatrechts im Vergleich zum internationalen Zivilprozessrecht erklärt sich auch das prinzipielle Fehlen von Ausweichklauseln wie Art. 6 Abs. 2 letzter HS. EVÜ und Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO im internationalen Zivilprozessrecht. Ziel der Ausweichklausel ist es, bei einem Tatbestand, der an sich eine hinreichende Nähebeziehung zwischen Sachverhalt und nach der regulären Systematik der Kollisionsnorm anwendbarem Recht aufweist, unter einen Vorbehalt zu stellen. Sollte ein anderes Recht eine engere Verbindung zum Sachverhalt aufweisen, gelangt dieses zur Anwendung. Das Konstrukt der Ausweichklausel ist demnach Ausdruck der Suche nach dem einen, am engsten mit dem Sachverhalt verbundenen Recht. Da das internationale Zivilprozessrecht allerdings nicht unbedingt eine Einheitsanknüpfung anstrebt, ist eine Ausweichklausel dem internationalen Zivilprozessrecht grundsätzlich wesensfremd.⁴⁹⁵ Auch würde eine Ausweichklausel

⁴⁹⁰ Es werden hier nur die im Hinblick auf Ausweichklauseln relevanten generellen Zielsetzungen des IPR und IZPR dargestellt und verglichen. Für eine vollständige und umfassende Analyse der Ziele des IPR und IZPR siehe *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (867).

⁴⁹¹ *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (868), mit Verweis auf v. Savigny, System des heutigen römischen Rechts (Bd. VIII, 1849), S. 28.

⁴⁹² *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (869); *Kropholler*, IPR, S. 612.

⁴⁹³ Abgesehen vom überschaubaren Anwendungsbereich der ausschließlichen Zuständigkeiten, vgl. *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (60 f.).

⁴⁹⁴ *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (870); *Pfeiffer*, Internationale Zuständigkeit und prozessuale Gerechtigkeit, S. 204 f.

⁴⁹⁵ *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (870).

dem Postulat der Klarheit und Eindeutigkeit der Gerichtsstände zuwiderlaufen.⁴⁹⁶ Die Bestimmung der engsten Beziehung macht eine Bewertung aller Umstände im Einzelfall notwendig. Dies eröffnet zwangsläufig einen erheblichen Beurteilungsspielraum für das hiermit befasste Gericht. Ein solcher Beurteilungsspielraum ginge aber zu Lasten der Vorhersehbarkeit, und somit der Klarheit und Eindeutigkeit des Gerichtsstandes.⁴⁹⁷ Insofern widerspricht eine Ausweichklausel, die sich an der engsten Beziehung orientiert, dem Gerichtsstandssystem kontinental-europäischer Prägung.⁴⁹⁸

b) Ratio des Art. 19 im Speziellen

Zwar gibt es vereinzelt eine solche Anknüpfung an die engste Verbindung unter besonderen Umständen auch in bei Zuständigkeitsregelungen in internationalen Übereinkommen.⁴⁹⁹ Zusammenfassend ist aber festzuhalten, dass eine im internationalen Privatrecht durchaus übliche, an der engsten Verbindung orientierte Ausweichklausel dem internationalen Zivilprozessrecht grundsätzlich wesensfremd ist. Eine solche Klausel widerspricht den generellen Zielen des internationalen Zivilprozessrechts.

Andererseits könnten im Hinblick auf einzelne Zuständigkeitsregelungen in der EuGVVO noch weitere und speziellere Ziele beachtlich sein. Ein Hinzutreten weiterer Ziele ist bei Besonderen Gerichtsständen in bestimmten Rechtsgebieten wie dem Versicherungs- und Verbraucherprozessrecht üblich und meist Ausfluss einer rechtspolitischen Motivation des europäischen Gesetzgebers. Es soll deshalb untersucht werden, welche speziellen Ziele Hintergrund für die Aufnahme eines Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort in die EuGVVO waren. Im Anschluss wird erörtert, ob das Gewicht dieser speziellen Ziele ausnahmsweise eine an der engsten Verbindung orientierte Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts gerade im Hinblick auf Schiffe unter Billigflagge ausnahmsweise rechtfertigt, oder gar fordert.

Der Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bietet insgesamt fünf Vorteile, die auch als Ziele anzusehen sind:

⁴⁹⁶ Mankowski, in: FS Heldrich, 867 (870); Pfeiffer, Internationale Zuständigkeit und prozessuale Gerechtigkeit, S. 204 f.

⁴⁹⁷ Vgl. Mankowski, IPRax 2005, 58 (61), der hier einen Vergleich zum Ermessen des Gerichts auf der Rechtsfolgenseite nach der *forum non conveniens* Doktrin in einigen Ländern des Common Law zieht.

⁴⁹⁸ Vgl. hierzu Mankowski, in: FS Heldrich, 867 (870), der die Einzelfallbetrachtung bei einer Ausweichklausel der engsten Verbindung in einen Bezug zu der Lehre vom *forum non conveniens* setzt.

⁴⁹⁹ Vgl. als Beispiel Art. 13 lit. d des jüngsten Zusatzprotokolls vom 12. Februar 2004 des Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 (BGBl. 1975 II, 957) und des Protokolls vom 12. November 1982. Siehe 10. Teil § 2 D.

Erstens privilegiert er den Arbeitnehmer, um seiner besonderen Schutzbedürftigkeit Rechnung zu tragen.⁵⁰⁰ Im Gegensatz zum Arbeitgeber kann der Arbeitnehmer nicht lediglich am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers klagen, sondern hat einen zusätzlichen Gerichtsstand an seinem gewöhnlichen Arbeitsort. Der Arbeitnehmer ist mit dem Ort seiner gewöhnlichen Arbeit regelmäßig enger verbunden als mit dem (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers.⁵⁰¹ Es bedeutet regelmäßig einen finanziell und logistisch geringeren Aufwand für den Arbeitnehmer, sich an dem Ort an die Gerichte zu wenden, der ohnehin den Mittelpunkt seiner Arbeitstätigkeit darstellt.⁵⁰² Dort wird er in der Regel mit Institutionen und Verfahren vertraut sein und leichter und letztendlich günstiger Rechtsbeistand erlangen können.⁵⁰³ Auch wird es dem Arbeitnehmer erspart, ein „Auswärtsspiel“⁵⁰⁴ am möglicherweise weit entfernten Gerichtsstand des (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers in Kauf zu nehmen.⁵⁰⁵ Noch besser stünde der Arbeitnehmer allerdings, wenn ihm ein Gerichtsstand an seinem (Wohn-)Sitz eröffnet würde, wie dies die EuGVVO bei Verbraucher- und Versicherungssachen vorsieht.⁵⁰⁶

Gegen eine Anknüpfung an den (Wohn-)Sitz des Arbeitnehmers spricht aber das *zweite* Ziel des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO: Der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsortes“ dient nämlich auch der Ermittlung eines Gerichtsstandes, der eine besonders enge Verbindung mit dem der Streitigkeit zugrunde liegenden Arbeitsverhältnis aufweist.⁵⁰⁷ Ein Gerichtsstand am Ort, an dem der Sachverhalt seinen

⁵⁰⁰ Noch zum EuGVÜ EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (76 Rn. 17); EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 – *Pugliese/Finmeccanica* – Slg. 2003 I, 3593 (3601 Rn. 18); zur EuGVVO *Däubler*, NZA 2003, 1297 (1299); *Fasching-Simotta*, Art. 19 EuGVVO Rn. 6; *Junker*, in: FS Schlosser, 299 (309); *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 4; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4; *Simons*, EuLF(D) 3 (2003), 163 (166); *Staudinger-Hausmann*, Anhang II zu Art. 27-37 EGBGB Rn. 73.

⁵⁰¹ Vgl. *Däubler*, NZA 2003, 1297 (1299).

⁵⁰² Noch zum EuGVÜ EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (76 Rn. 17); zur EuGVVO, *Fasching-Simotta*, Art. 19 EuGVVO Rn. 6; *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 19 EuGVVO Rn. 4; *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 Rn. 4; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26); *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4.

⁵⁰³ Noch zum EuGVÜ EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 – *Pugliese/Finmeccanica* – Slg. 2003 I, 3593 (3601 Rn. 18); *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 4.

⁵⁰⁴ So *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26).

⁵⁰⁵ *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 19 EuGVVO Rn. 4.

⁵⁰⁶ Vgl. Art. 9 Abs. 1 lit. b, 16 Abs. 1 EuGVVO.

Zu den Vorteilen des Gerichtsstandes am Wohnsitz des Klägers einprägsam *Morris*, *Conflict of Laws*, S. 71: „[...] it seems only natural to sue in the local courts down the road. Litigation is never comfortable, but it seems less alarming in one's hometown, or at least one's homecountry, before local judges [...]“.

⁵⁰⁷ Noch zum EuGVÜ EuGH v. 13. Juli 1993, Rs. C-125/92 – *Mulox/Geels* – Slg. 1993 I, 4075 (4104 Rn. 17); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (75 Rn. 16); EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 –

räumlichen Schwerpunkt hat, bietet regelmäßig den Vorteil der Beweisnähe.⁵⁰⁸ Das Gericht am gewöhnlichen Arbeitsort wird im Zweifel einen leichteren Zugriff auf Zeugen, Dokumente oder andere Beweismittel haben, da diese sich regelmäßig am gewöhnlichen Arbeitsort befinden. Eine Beweisaufnahme im Ausland wäre dagegen in der Regel langwieriger, teurer und fehleranfälliger als eine Beweisaufnahme im Forum selbst.⁵⁰⁹ Das Gericht am gewöhnlichen Arbeitsort ist deshalb unter dem Aspekt der Beweisnähe regelmäßig am besten zu einer Entscheidung der Streitigkeit in der Lage.⁵¹⁰ Wegen dieser besonders engen Verbindung des Gerichts am gewöhnlichen Arbeitsort zum Arbeitsverhältnis, ist eine Anknüpfung an den gewöhnlichen Arbeitsort einer Anknüpfung an den (Wohn-)Sitz vorzuziehen. Die Anknüpfung an den gewöhnlichen Arbeitsort stellt somit einen Kompromiss zwischen den Aspekten „Begünstigung des Arbeitnehmers“ und „Sachnähe des Gerichtes“ dar.

Drittens ist der gewöhnliche Arbeitsort ein relativ manipulationsresistenter Anknüpfungspunkt. Er lässt sich durch objektive (faktische) Kriterien bestimmen.⁵¹¹ Eine hohe Manipulationsresistenz führt zu einer besseren Vorhersehbarkeit des zuständigen Gerichts (Zuständigkeitsklarheit) und begünstigt dadurch die Rechtssicherheit.⁵¹²

Viertens begünstigt der Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes den Gleichlauf von Forum und anwendbarem Recht.⁵¹³ Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO verwendet ebenfalls den Begriff des gewöhnlichen Arbeitsortes als primärem Anknüpfungspunkt zur Ermittlung des anwendbaren Rechts. Soweit eine Rechtswahl fehlt und ein gewöhnlicher Arbeitsort gegeben ist, bestimmen sich regelmäßig sowohl anwendbares Recht als auch das international zuständige Gericht nach dem gewöhnlichen Arbeitsort.⁵¹⁴ Dadurch wird es dem Gericht ermöglicht, sein eigenes Recht anzuwenden. Dies ist vorteilhaft, da das zuständige Gericht sein eigenes materielles Recht im Zweifel besser kennt als das Recht eines anderen Staates und so schneller zu einem qualitativ besseren Urteil

Pugliese/Finmeccanica – Slg. 2003 I, 3593 (3601 Rn. 17); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 106.

⁵⁰⁸ Fasching-Simotta, Art. 19 EuGVVO Rn. 6; Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 19 EuGVVO Rn. 4; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 20.

⁵⁰⁹ Vgl. *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (873).

⁵¹⁰ Vgl. *Däubler*, NZA 2003, 1297 (1299); *Junker*, in: FS Schlosser, 299 (309); *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 4.

⁵¹¹ *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 64 f.; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 100 f.

⁵¹² Vgl. noch zum EuGVÜ EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 – *Pugliese/Finmeccanica* – Slg. 2003 I, 3593 (3602 f. Rn. 22).

⁵¹³ Noch zum EuGVÜ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (332); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 98 f.; zur EuGVVO *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4.

⁵¹⁴ Zu den Problemfällen siehe Gliederungspunkt D. II. d) aa).

gelangt.⁵¹⁵ Auch ist die Anwendung des eigenen Rechts für das Forum im Zweifel kostengünstiger als die Anwendung fremden Rechts.⁵¹⁶ Insofern dient eine Parallelität von Forum und anwendbarem Recht auch der Prozessökonomie.⁵¹⁷ Schließlich wirkt ein durch parallele Anknüpfung im internationalen Privatrecht und internationalen Prozessrecht erreichter Gleichlauf von Forum und anwendbarem Recht *forum shopping* entgegen.⁵¹⁸

Allerdings kann es in bestimmten Konstellationen trotz gleicher Begriffe in Art. 6 Abs. 2 lit. a EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 1 Rom I-VO und Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO zu einem Auseinanderfallen von Forum und anwendbarem Recht kommen.⁵¹⁹ Auch sind die Zustandsregelungen grundsätzlich und bewusst eigenständig ausgestaltet. Die reine Rechtsnähe eines Forum ist kein ausreichender Zuständigkeitsgrund.⁵²⁰ Wie bereits eingangs herausgearbeitet, ist eine Pluralität von Gerichtsständen im internationalen Zivilprozessrecht durchaus gewollt.⁵²¹ Das zur Verfügungstellen mehrerer Gerichtsstände, dient oftmals dem Interesse des Rechtssuchenden an erleichterter Rechtsverfolgung.⁵²² Gerade im europäischen Arbeitsprozessrecht soll dem Arbeitnehmer als Kläger bei der Rechtsverfolgung privilegiert werden, indem ihm Art. 19 EuGVVO wahlweise einen Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers (Art. 19 Nr. 1) oder am gewöhnlichen Arbeitsort bzw. der einstellenden Niederlassung (Art. 19 Nr. 2) eröffnet. Entsprechend gibt es keinen zwingenden Gleichlauf durch parallele Anknüpfung zwischen Forum und Recht.⁵²³ Die trotzdem nicht seltene und ob ihrer Vorteile wünschenswerte Parallelität von Forum und anwendbarem Recht als Vorteil des Begriffes „gewöhnlicher Arbeitsort“ sollte folglich nicht überbewertet werden.⁵²⁴

Fünftens bewirkt Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO eine Bündelung arbeitsrechtlicher Streitigkeiten am Gericht des gewöhnlichen Arbeitsortes. Indem nicht für jede aus einem Arbeitsverhältnis entstandene Streitigkeit isoliert ein Gerichtsstand ermittelt werden muss, sondern nach dem Schwerpunkt der Tätigkeit ein einziger

⁵¹⁵ Vgl. *Flessner*, *RabelsZ* 34 (1970), 547 (549 ff.); *Franzen*, *EuLF(D)* 4 (2000/01), 296 (298); *Winterling*, *Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht*, S. 20 f.

⁵¹⁶ Vgl. *Kodek/Rebhahn-Thomas*, *Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen*, S. 106; *Mankowski*, in: *FS Heldrich*, 867 (874).

⁵¹⁷ *Mankowski*, in: *FS Heldrich*, 867 (874).

⁵¹⁸ *Winterling*, *Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht*, S. 20, so auch *Kodek/Rebhahn-Thomas*, *Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen*, S. 106.

⁵¹⁹ Gründe sind: Rechtswahl, zeitliche Segmentierung, vgl. eingehende Erörterung der Problematik Gliederungspunkt D. II. d) aa). Siehe auch *Trenner*, *Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten*, S. 99.

⁵²⁰ *Winterling*, *Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht*, S. 21.

⁵²¹ Siehe 4. Teil § 2 E. VII. 4.

⁵²² *Winterling*, *Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht*, S. 21.

⁵²³ *Kropholler*, *IPR*, S. 609 ff.

⁵²⁴ Vgl. *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 15; *Trenner*, *Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten*, S. 99.

Gerichtsstand bestimmt wird, soll eine Häufung von Gerichtsständen vermieden werden.⁵²⁵ So wird die Gefahr von mehreren, sich widersprechenden Entscheidungen gebannt.⁵²⁶

c) Internationales Prozessrechts und das Phänomen der Billigflaggen

Es stellt sich die Frage, ob diese speziellen Ziele des Art. 19 Nr. 2 lit. a) EuGVVO eine ausnahmsweise Berücksichtigung der engsten Verbindung im Hinblick auf Billigflaggen erfordern und rechtfertigen können. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass das europäische internationale Arbeitsprozessrecht unter Art. 19 EuGVVO ganz im Gegensatz zum internationalen Privatrecht (Art. 6 EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO) keine ausformulierte Ausweichklausel im Sinne eines Gerichtsstand am Ort der engsten Verbindung kennt.⁵²⁷ Eine weite Interpretation des Begriffes „gewöhnlicher Arbeitsort“ in Art. 19 Nr. 2 lit. a) EuGVVO in solcher Weise wäre aber nur dann zu problematisieren, wenn das Fehlen einer Korrekturmöglichkeit bei unter Billigflagge fahrenden Schiffen im europäischen internationalen Arbeitsprozessrecht bzgl. der speziellen Ziele des Art. 19 Nr. 2 EuGVVO überhaupt zu untragbaren Ergebnissen führt.

aa) Nachteile der Flaggenanknüpfung bei Billigflaggen

Grundsätzlich spricht für die Anknüpfung an die Flagge der Gedanke der Kontinuität.⁵²⁸ Das Schiff als Arbeitsort ist der einzig praktikable Fixpunkt für die Tätigkeit des Seemanns auf Hoher See. Der Seemann ist sozial und ökonomisch in den Betrieb des Schiffes integriert.⁵²⁹ Auch ist die Flagge ein leicht zu identifizierendes, weil nach außen gut erkennbares Anknüpfungsmerkmal.⁵³⁰ Eine An-

⁵²⁵ *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 1; noch zum EuGVÜ EuGH v. 10. April 2003, Rs. C-437/00 – *Pugliese/Finmeccanica* – Slg. 2003 I, 3593 (3602 f. Rn. 22); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (75 Rn. 13); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 100.

⁵²⁶ *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitsachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 20; Noch zum EuGVÜ EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (76 Rn. 18); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 100.

⁵²⁷ Vgl. 4. Teil E. VII. 4. c).

⁵²⁸ Vgl. *Bleffen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 112; *Mankowski*, *RabelsZ* 53 (1989), 487 (503); *Mankowski*, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, S. 484.

⁵²⁹ Vgl. *Basedow* in: *Recht der Flagge und „Billige Flaggen“*, *BerDGesVölkerR* 31, 75 (83); *Bleffen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 112; *Mankowski*, *RabelsZ* 53 (1989), 487 (503 f.).

⁵³⁰ Vgl. *Bleffen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 112; *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 150.

knüpfung an die Flagge dient deshalb den Zielen der Gerichtsstandsklarheit im internationalen Zivilprozessrecht. Alle Beteiligten können ohne weiteres die Flagge eines Schiffes erkennen und so den Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort voraussehen.

Eine Anknüpfung an die Flagge zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes könnte aber in den Fällen von „Billigflaggen“ den Zielen des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO nicht gerecht werden. Da für die Anmeldung eines Schiffes im Register eines Billigflaggen-Staats meist rein ökonomische Erwägungen des Reeders ausschlaggebend sind, besteht nur eine geringe arbeitsrechtlich relevante Verbindung zwischen diesem Staat und der Tätigkeit des Arbeitnehmers auf einem in diesem Staat registrierten Schiff.⁵³¹ Der Arbeitnehmer hat regelmäßig keinen leichteren Zugang zu den Gerichten in den Billigflaggenländern, weil auch ihn selbst mit diesem Flaggenstaat Nichts – außer der Flagge – verbindet. Meist hat er nie das dortige Festland betreten, spricht nicht die Amtsprache des Gerichts, muss weite Entfernungen zurücklegen, um an den Gerichtsort zu gelangen und ist nicht mit dem Gerichts- und Rechtssystem des Flaggenstaats vertraut.⁵³² Er sähe sich großen Kosten und Unannehmlichkeiten ausgesetzt, würde er dort Rechtsschutz suchen. Das Ziel des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO, den Arbeitnehmer zu privilegieren, würde deshalb bei unter Billigflagge fahrenden Schiffen nicht erreicht, wenn an die Flagge angeknüpft würde.

Auch haben die Gerichte in den Billigflaggenländern in der Regel keine besondere Beweisnähe, weil sich dort zumeist keine Zeugen, Dokumente etc. befinden. Die Beziehung des Rechtsstreits zu den Gerichten im Flaggenstaat ist regelmäßig nur künstlich und birgt keine Vorteile für die Durchführung des Verfahrens und die Qualität des Urteils.

Schließlich wäre für die von Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO angestrebte Manipulationsresistenz eine Ausweichmöglichkeit von der starren Anknüpfung an eine (Billig-)Flagge sehr vorteilhaft.⁵³³ Gerade eine Manipulation des anwendbaren Steuer-, Arbeits- und Ordnungsrechts und wohl auch des Gerichtsstands ist das maßgebliche Motiv des Reeders bei der Registrierung seines Schiffes in dem Register eines Billigflaggenstaats. Ein starres Festhalten an der Flaggenanknüpfung würde dieser Manipulation Vorschub leisten und stünde im offenen Widerspruch mit den vom europäischen Gesetzgeber verfolgten Zielen der EuGVVO.⁵³⁴

Zudem käme es bei einer Anknüpfung an die Flagge zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes im europäischen internationalen Arbeitsprozessrecht zwangsläufig zu einem Auseinanderfallen von Forum und anwendbarem Recht. Dies ergibt sich daraus, dass nach überwiegender Meinung im internationalen

⁵³¹ Birk, IPRax 1987, 14 (16); Bleggen, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 114; Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 188.

⁵³² Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 188 f.

⁵³³ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 61; abrufbar bei Juris.

⁵³⁴ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 61; abrufbar bei Juris.

Arbeitsprivatrecht auf die Ausweichklausel in Art. 6 Abs. 2 letzter HS. EVÜ/ Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO zurückgegriffen wird, um gerade die Anwendung des materiellen Rechts der Billigflaggenstaaten zu vermeiden.⁵³⁵ Eine Anknüpfung an die Flagge ist bei Billigflaggen also ausnahmsweise unangemessen.

bb) Nachteile der einstellenden Niederlassung bei Billigflaggen

Hieraus kann aber nicht gefolgert werden, dass grundsätzlich an die einstellende Niederlassung anzuknüpfen ist. Man könnte davon ausgehen, dass Seeleute regelmäßig Heuerverträge in ihren Heimatstaaten, oder zumindest Staaten in denen sie sich aufhalten und deswegen mit ihnen vertraut sind, abschließen. Die hieraus resultierende Ortskenntnis würde ihnen dann gegebenenfalls den Umgang mit dem Gerichts- und Rechtssystem des Staates, in dem sich die einstellende Niederlassung befindet, erleichtern.⁵³⁶

Allerdings kann auch das Kriterium der einstellenden Niederlassung leicht manipuliert werden.⁵³⁷ Der Arbeitgeber könnte z.B. ein Rekrutierungsbüro in einem Billigflaggenstaat unterhalten oder selbständige *Crewing-Agenturen* beauftragen.⁵³⁸ So musste sich z.B. das BAG in einer Entscheidung mit einem Sachverhalt befassen, in dem das Personal eines Schiffes durch eine *Crewing-Agentur* auf der Insel Antigua eingestellt wurde.⁵³⁹

Auch könnte der Arbeitgeber potenzielle Arbeitnehmer aus einem anderen Staat zu seiner Niederlassung anreisen lassen oder Vertreter in den Staat schicken, in dem sich der Arbeitnehmer befindet. In diesen Fällen könnte nicht von einer Ortskenntnis oder gar Nähe des Arbeitnehmers zum Staat, in dem sich die einstellende Niederlassung befindet, gesprochen werden. Eine solche Manipulation wäre auch durchaus einfacher zu bewerkstelligen und hätte weniger weitreichende Folgen (im Hinblick auf Steuern etc.) als die Registrierung eines Schiffes in einem bestimmten Staat.⁵⁴⁰ Tatsächlich zeichnet sich in der Praxis eine solche Entwick-

⁵³⁵ Basedow in: Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, BerDGesVölkerR 31, 75 (83); Junker, in: 50 Jahre BAG, 1197 (1207 f.); Magnus, IPRax 1990, 141 (144); Mankowski, RabelsZ 53 (1989), 487 (502).

⁵³⁶ Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 189.

⁵³⁷ Vgl. Blefgen, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 114 f.; Winterling, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 118 f.

⁵³⁸ Vgl. Blefgen, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 114; Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 188; Junker, in: FS Heldrich, 719 (731); Kühl, TranspR 1989, 89 (94); Magnus, IPRax 1990, 141 (144); MüKo(BGB)-Martiny, Art. 8 Rom I-VO Rn. 78; Müller, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 141.

⁵³⁹ BAG v. 12. September 1996, BAGE 84, 209.

⁵⁴⁰ Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 188; Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, 496 f.

lung hin zur Rekrutierung der Mannschaft durch selbständige *Crewing-Agenturen* in Staaten mit liberalem Arbeitsrecht und geringen Löhnen ab.⁵⁴¹

Zudem besteht nach Aufnahme der Tätigkeit häufig keine weitere Verbindung des Arbeitnehmers mit der einstellenden Niederlassung. Er verrichtet seine Arbeit auf dem Schiff und steht dem Ort der einstellenden Niederlassung nicht besonders nahe. Seine Ortskenntnis bezüglich des Staates in dem sich die einstellende Niederlassung befindet (so sie denn je wirklich bestand) wird mit seiner Zeit an Bord zusehends verblasen. Ferner führt eine Anknüpfung an die Flagge in allen anderen Fällen zu angemessenen Ergebnissen, die auch im Einklang mit dem Völkerrecht stehen.

cc) Gewöhnlicher Arbeitsort als der Ort mit der engsten Beziehung?

Die einzig zweckgerechte Lösung wäre, den Begriff „gewöhnlicher Arbeitsort“ bei Billigflaggen ausnahmsweise als Ort der engsten Verbindung zu interpretieren.⁵⁴² So hat auch der Hoge Raad in Sachen *Weber/Universal Ogden Services* im Anschluss an die Entscheidung des EuGH⁵⁴³ über die Vorlagefragen in dieser Sache entschieden, dass der gewöhnliche Arbeitsort unter dem Abwägungsvorbehalt einer engeren Verbindung stehe.⁵⁴⁴ Insofern könnte der Gedanke des Art. 6 Abs. 2 letzter HS. EVÜ/Art. 8 Abs. 4 Rom I-VO herangezogen werden. Dies würde als Nebeneffekt auch den vorteilhaften Gleichlauf von Forum und anwendbarem Recht wieder herstellen. Als Kriterien für eine engere Verbindung kommen dabei die Nationalitäten der Parteien, der Ort des Vertragsschlusses, häufig angelauene Häfen, aber auch (nur soweit nicht manipuliert und als ein Kriterium unter anderen) der Ort der einstellenden Niederlassung in Betracht.⁵⁴⁵

Eine solche Ausnahme zugunsten einer engeren Beziehung bei Billigflaggen ergibt sich allerdings nicht aus der *Weber/Ogden*-Entscheidung des EuGH.⁵⁴⁶ Zwar hat – wie eingangs erwähnt – der Hoge Raad im Anschluss an die Entscheidung des EuGH über die Vorlagefragen in dieser Sache den gewöhnlichen Arbeitsort unter den Abwägungsvorbehalt einer engeren Verbindung gestellt.⁵⁴⁷ Eine

⁵⁴¹ *Blefgen*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, S. 115; *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 189; *Junker*, in: FS Heldrich, 719 (731); *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (27); *Mankowski*, RabelsZ 59 (1995), 148 (153).

⁵⁴² Vgl. hierzu Hoge Raad v. 31. Januar 2003, NIPR 2003, Nr. 108, 189; Der Hoge Raad stellt den gewöhnlichen Arbeitsort unter den Abwägungsvorbehalt einer engeren Verbindung, kritisch hierzu *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (60); *Mankowski*, IPRax 2005, 481 (496).

⁵⁴³ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013.

⁵⁴⁴ Hoge Raad v. 31. Januar 2003, NIPR 2003, Nr. 108, 189.

⁵⁴⁵ Für den Ort des Vertragsschlusses und die Nationalitäten der Parteien als Kriterien (im Hinblick auf das IPR) siehe *Max Planck Institute*, Comments on Rome I, RabelsZ 71 (2007), 225 (297).

⁵⁴⁶ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013.

⁵⁴⁷ Hoge Raad v. 31. Januar 2003, NIPR 2003, Nr. 108, 189.

weite Interpretation des Begriffes „gewöhnlicher Arbeitsort“ in Art 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO kann aber nicht auf die *Weber/Ogden*-Entscheidung des EuGH gestützt werden. Zwar entschied der EuGH:

Nur wenn aufgrund der tatsächlichen Umstände des jeweiligen Falles der Gegenstand des Rechtsstreits eine engere Verknüpfung mit einem anderen Arbeitsort aufweist, kommt der in der vorstehenden Randnummer genannte Grundsatz nicht zum Tragen.⁵⁴⁸

Ein allgemeiner Abwägungsvorbehalt für einen bereits festgestellten gewöhnlichen Arbeitsort ist darin aber nicht zu sehen.⁵⁴⁹ Die Ausnahme zugunsten einer engeren Verbindung gilt nach dem Wortlaut der Entscheidung nur für den „in der vorstehenden Randnummer genannte[n] Grundsatz“. Randnummer 52 bezieht sich aber nur auf die Regel wonach bei Tätigkeit an verschiedenen Orten, der Ort, an dem der Arbeitnehmer den relativ größten Teil seiner Arbeitszeit verbracht hat, maßgeblich sein soll.⁵⁵⁰ Demnach bringt der EuGH in Randnummer 53 lediglich einen immanenten Vorbehalt zur Arbeitsortbestimmung mit Hilfe der Arbeitszeitverteilung zum Ausdruck.⁵⁵¹

Eine solche Interpretation des Begriffes „gewöhnlicher Arbeitsort“ im Sinne eines „Gerichtsstands der engsten Verbindung bei Billigflaggen“ würde aber nur auf den ersten Blick der eingangs herausgearbeiteten generellen Zielsetzung des internationalen Zivilprozessrechts widersprechen. Motiv für die Ausnahme von der regulären Flaggenanknüpfung ist nicht die Suche nach der *engsten Verbindung* des Sachverhalts zum Forum. Dies wäre nicht zulässig, da die engste Verbindung, und die Idee der Einheitsanknüpfung, gerade nicht Wesensmerkmal des internationalen Zivilprozessrechts sind.⁵⁵² Die Bestimmung des Gerichtsstands am gewöhnlichen Arbeitsort anhand der engsten Verbindung, welche sich aus der Gesamtheit der Umstände ergibt, ist hier lediglich Mittel und nicht Zweck. Ziel ist der Schutz des Arbeitnehmers, der im Falle einer Flaggenanknüpfung bei Billigflaggen völlig leer laufen würde. Ein Interpretation des Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort als dem Ort mit der engsten Verbindung würde dem Parteiinteresse dienen und nicht lediglich einem Ordnungsinteresse. Das Zurückgreifen auf die engste Verbindung ist lediglich ein Mittel, um dieses Ziel zu erreichen und nicht Selbstzweck wie im Grundgedanken des internationalen Privatrechts.

Teilweise wird gegen eine Berücksichtigung der engsten Verbindung bei Billigflaggen vorgebracht, dass es sich um eine unzulässige Analogie handle. Es fehle an der planwidrigen Regelungslücke, da ein Vergleich von Art. 19 Nr. 2 EuGVVO mit Art. 6 Abs. 2 EVÜ zeige, dass auf einen „Gerichtsstand der engsten Verbindung“ im internationalen Zivilprozessrecht bewusst verzichtet wurde.⁵⁵³ Diese

⁵⁴⁸ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 53).

⁵⁴⁹ *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (61).

⁵⁵⁰ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 52), zum relative häufigsten Tätigkeitsort siehe 4. Teil § 2 H. I. 1.

⁵⁵¹ *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (61); *Junker*, in: FS Heldrich, 719 (725 f.).

⁵⁵² *Mankowski*, in: FS Heldrich, 867 (870).

⁵⁵³ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 190.

Ansicht begründet dieses Ergebnis durch eine (fragwürdige) Bezugnahme auf zwei Entscheidungen des BAG.⁵⁵⁴ Beide von ihm zitierten Entscheidungen des BAG befassen sich aber mit den Voraussetzungen einer Analogie im deutschen nationalen Arbeitsrecht (in Verbindung mit dem Einigungsvertrag/DDR). Die Entscheidungen berücksichtigen keine Ziele und Prinzipien des europäischen internationalen Privatrechts oder internationalen Zivilprozessrechts. Ob diese Kriterien unbesehen auf eine Auslegung bzw. Analogie im Hinblick auf die EuGVVO (als europäische Verordnung) übertragen werden können, ist fraglich. Zumindest haben die Entscheidungen keine Bindungswirkung, da die Kompetenz zur Auslegung der EuGVVO allein dem EuGH und nicht nationalen Gerichten – wie dem BAG – zusteht.

Viel entscheidender ist dem allerdings entgegenzuhalten, dass keineswegs eine allgemeine Ausweichklausel durch Analogie in die EuGVVO importiert werden soll. Es würde kein eigenständiger Gerichtsstand der engsten Verbindung geschaffen. Der Begriff „gewöhnlicher Arbeitsort“ wird lediglich in einer besonderen Konstellation, bei Schiffen unter Billigflagge, unter Berücksichtigung der *ratio* der Norm so ausgelegt, dass die Ziele der Norm bestmöglich zur Geltung kommen. Entsprechend hat auch der EuGH in seiner *Color Drack*-Entscheidung bei der Problematik mehrer Lieferorte bei einem Kaufvertrag auf die „engste Verknüpfung“ abgestellt, um einen Hauptlieferort zu bestimmen.⁵⁵⁵ Zudem hat der EuGH diese Erwägung auch für Dienstleistungsverträge (bei Bestimmungsorten in verschiedenen Mitgliedstaaten) für anwendbar erklärt.⁵⁵⁶ Er rechtfertigt dies mit den Zielen der Vorhersehbarkeit, der räumlichen Nähe und der Konzentration der gerichtlichen Zuständigkeit.⁵⁵⁷ Dem EuGH ist also ein hilfswises Abstellen auf ein engste Verknüpfung, wenn von der *ratio* des Gerichtsstandes geboten, nicht fremd.

Größter Nachteil bei einer Ausnahme von der völkerrechtsakzessorischen Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts ist jedoch eine Beeinträchtigung der Zuständigkeitsklarheit und der dahinter stehende methodische Bruch. Es ist sicherlich in gewissem Maße inkonsequent, bei Arbeitsverhältnissen über dem Festlandsockel, der AWZ und bei Arbeitsverhältnissen auf Schiffen allgemein die völkerrechtliche Zuordnung als maßgeblich zu benennen, diese aber bei Schiffen unter Billigflaggen völlig zu ignorieren. Derselbe Begriff „gewöhnlicher Arbeitsort“ hätte zwei verschiedene Inhalte bei Schiffen, je nachdem, welche Flagge diese führen. Hieraus resultiert die Beeinträchtigung der Zuständigkeitsklarheit. Andererseits ist auch dem Seevölkerrecht eine Einschränkung der Flaggenhoheit eben durch einen „*genuine link*“ nicht unbekannt. Dass dieses Erfordernis einer

⁵⁵⁴ BAG v. 12. November 1992, BAGE 71, 355 und BAG v. 9. November 1994, BAGE 78, 244.

⁵⁵⁵ EuGH v. 3. Mai 2007, Rs. C-386/05 – *Color Drack/Lexx International* – Slg. 2007 I, 3699 (3738 Rn. 40).

⁵⁵⁶ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 36, NJW 2009, 2801 (2802).

⁵⁵⁷ EuGH v. 9. Juli 2009, Rs. C-204/08 – *Rehder/Air Baltic Corporation* – Rn. 37, NJW 2009, 2801 (2802).

besonderen Verbindung zum Flaggenstaat, wohl aus politischen Gründen, in der Praxis nicht konsequent umgesetzt wird, ändert nichts daran, dass das Seerecht diese Einschränkung konzeptionell kennt. Lässt man die Flagge bei Billigflaggen deshalb ausnahmsweise außer Acht, liegt darin jedenfalls kein grober Bruch mit der völkerrechtlichen Systematik, sondern eher eine konsequente Nutzung der im Seevölkerrecht bereits angelegten Korrektive.

Zudem ist zu bedenken, dass die Grundlage des internationalen Zivilprozessrechts nicht primär in der Zuordnung (territorialer) staatlicher Hoheitsgewalt gesehen werden kann. Das internationale Zivilprozessrecht hat vielmehr die Aufgabe, ein faires Verfahren zwischen den Parteien und einen hinreichenden Bezug zum Forum zu sichern.⁵⁵⁸ Ein uneingeschränktes Festhalten an einer völkerrechtsakzessorischen Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts – so sinnvoll und vorteilhaft sie grundsätzlich auch sein mag – darf die Erfüllung dieser Aufgabe des internationalen Zivilprozessrechts nicht übermäßig behindern. Die völkerrechtsakzessorische Anknüpfung darf nicht Selbstzweck sein.

Auch ist diese Beeinträchtigung durch eine solche Ausnahme sehr begrenzt. Nur eine klar umrissene besondere Fallgruppe wird erfasst. Ein Einfallstor für eine allgemeine Ausweichmöglichkeit nach der engsten Verbindung im europäischen Arbeitsprozessrecht würde bei einer so engen Ausnahme nicht aufgestoßen.

dd) Zusammenfassung

Es bleibt festzuhalten, dass das Meinungsspektrum zum Streitstand um das Heuerstatut nach Art. 6 Abs. 2 EVÜ/Art. 8 Rom I-VO nicht ohne weiteres auf die Problematik im europäischen internationalen Arbeitsprozessrecht übertragen werden kann. Grund hierfür ist, dass die Art. 19-21 EuGVVO grundsätzlich keinen Gerichtsstand der *engsten Verbindung* kennen.

In der Regel ist deshalb auch unter der EuGVVO an die Flagge zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes anzuknüpfen. Nur durch die Anknüpfung an die Flagge kann einerseits die Wertung des Völkerrechts respektiert werden und andererseits eine Kontinuität der Arbeitsverhältnisse, auf die sich letztlich der Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort gründet, gebührend berücksichtigt werden.⁵⁵⁹ Um bei den problematischen Fällen der unter Billigflagge fahrenden Schiffe von der regelmäßigen Flaggenanknüpfung abzuweichen, bedarf es jedoch eines erhöhten Begründungsaufwands. Dieser ergibt sich aus der unterschiedlichen Struktur und Zielsetzung des internationalen Privatrechts und des internationalen Zivilprozessrechts, wobei das internationale Zivilprozessrecht konzeptionell keine Orientierung an der engsten Verbindung vorsieht. Unter Berücksichtigung der speziellen Ziele und Wertungen des Art. 19 EuGVVO erscheint eine Abweichung von der Flaggenanknüpfung allerdings ausnahmsweise erforderlich und im Hinblick auf das im SRÜ angelegte Korrektiv des „*genuine link*“ auch

⁵⁵⁸ Michaels, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, 129 (136).

⁵⁵⁹ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 9; Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 188.

möglich. Begreift man nämlich die Bestimmung des Forums anhand der engsten Verbindung lediglich als Mittel, um die spezifischen Ziele des Art. 19 EuGVVO zu verwirklichen (Privilegierung des Arbeitnehmers, Qualität und Verfügbarkeit der Beweismittel), wäre eine solche Ausnahme von der generellen Flaggenanknüpfung bei der Interpretation des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO vertretbar. Die Berücksichtigung der engsten Verbindung wäre dann schlicht ein Mittel und keineswegs Selbstzweck.

Zugegebenermaßen ist eine Lösung der Billigflaggenproblematik über das Mittel „engste Verbindung“ nicht optimal. Man mag dem Ansatz entgegenhalten, dass er konstruiert wirkt und einer Analogie nahe kommt. Letztlich würde man sich einer Methodik bedienen, welche dem kontinentalen internationalen Zivilprozessrecht neu ist und dem viele kritisch gegenüberstehen dürften. Es wäre wünschenswert, wenn dieses Ergebnis nicht durch eine solche Erweiterung des tatbestandlichen Bewertungsspielraums des Gerichts auf Kosten der Klarheit und Eindeutigkeit des Gerichtsstandes erreicht werden müsste. Der europäische Gesetzgeber sollte hier den Besonderheiten des Seearbeitsrechts Rechnung tragen, eine entsprechend spezielle Regelung formulieren und in die EuGVVO aufnehmen.⁵⁶⁰ Auch die *Working Group* des Max Planck Institutes für ausländisches und internationales Privatrecht hat sich in seiner Stellungnahme zum Entwurf der Rom I-VO für eine ausformulierte spezielle Regelung im internationalen Privatrecht für Seearbeitsverhältnisse im Hinblick auf Billigflaggen ausgesprochen. Demnach soll grundsätzlich Flaggenrecht Anwendung finden, es sei denn die Flagge ist die einzige Verbindung zum Flaggenstaat.⁵⁶¹ Allerdings hat die EU diesen Gedanken bedauerlicherweise nicht aufgegriffen und kein entsprechendes Sonderregime in der tatsächlich verabschiedeten Version der Rom I-VO vorgesehen.⁵⁶²

Ebenso bedauerlich ist, dass das Vorabentscheidungsersuchen des LAG Mecklenburg-Vorpommern⁵⁶³ nicht zu einer Entscheidung und damit letztlich zur Klärung der Problematik durch den EuGH geführt hat. Die vom LAG gestellten Fragen waren durchaus geeignet, dem EuGH eine umfassende Analyse und damit Behandlung des gesamten Themenkomplexes zu ermöglichen. Eine entsprechende Entscheidung hätte der Rechtsklarheit und dadurch der Vorhersehbarkeit der Zuständigkeit für die Parteien eines Seearbeitsverhältnisses erheblich gedient.

F. Anlagen über dem Tiefseeboden bzw. auf Hoher See

Ebenso wie die Hohe See ist das „*Gebiet*“ gemäß Art. 136 SRÜ gemeinsames Erbe der Menschheit und damit staatenfreier Raum. Unter dem „*Gebiet*“ versteht man den sich an den Kontinentalabhang anschließenden Meeresboden und Meeres-

⁵⁶⁰ So wohl auch *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 190.

⁵⁶¹ *Max Planck Institute*, Comments on Rome I, *RabelsZ* 71 (2007), 225 (297).

⁵⁶² *Mankowski*, IHR 2008, 133 (145).

⁵⁶³ Siehe 4. Teil § 2 E. VI.

untergrund jenseits der Grenzen des Bereichs nationaler Hoheitsbefugnisse (Art. 1 Abs. Nr. 1 SRÜ).⁵⁶⁴

I. Praxisrelevanz

Nicht nur über dem Festlandsockel und in der AWZ werden die natürlichen Bodenschätze des Meeresgrundes genutzt. Auch der Tiefseeboden ist reich an Ressourcen. So finden sich in einer Tiefe von 4000 bis 6000 Meter in bestimmten Gebieten auf dem Tiefseeboden polymetallische Erzknoten („Manganknollen“) deren Förderung zumindest technologisch möglich ist.⁵⁶⁵ Diese Manganknollen enthalten Anteile der Metalle Mangan, Kobalt, Nickel und Kupfer in einer Menge, welche die Gesamtmenge der terrestrischen Reserven um das 150- bis 5000-fache übersteigen soll.⁵⁶⁶ Die wirtschaftliche Bedeutung des Tiefseebergbaus wird jedoch unterschiedlich eingeschätzt. Einerseits sprechen die hohen Kosten, die hiermit verbunden wären, gegen eine kurzfristige wirtschaftliche Ausbeutung des Tiefseebodens.⁵⁶⁷ Andererseits sind mit dem Ende des Apartheidregimes in Südafrika und dem Zerfall der UdSSR zwei neue terrestrische Lagergebiete mit erheblichen Manganvorkommen für den Westen einfacher verfügbar geworden.⁵⁶⁸ Langfristig wird durch die steigende Nachfrage aus Südostasien, das Aufbrauchen der terrestrischen Reserven und den dadurch steigenden Weltmarktpreis der Tiefseebergbau wirtschaftliche Bedeutung erlangen.⁵⁶⁹ Auf den benötigten Förderungseinrichtungen könnten zahlreiche Arbeitsplätze entstehen, so wie heute schon im Bereich des Festlandsockels und der AWZ. Auch sind bereits etliche Arbeitsplätze auf Anlagen entstanden, die der Erforschung und Vorbereitung des Tiefseebergbaus dienen.⁵⁷⁰ Allerdings wird erst die Zukunft zeigen, ob eine Ausbeutung des bedeutenden Potenzials des Tiefseebergbaus wirtschaftlich und technologisch sinnvoll umzusetzen ist.⁵⁷¹ Heute ist das Problem der Bestimmung der internationalen Zuständigkeit für arbeitsrechtliche Streitigkeiten auf maritimen Einrichtungen über dem Tiefseebodens jedenfalls von rein akademischer Bedeutung. Derzeit eingesetzte Bohrplattformen und Fördereinrichtungen befinden sich regelmäßig in den Gewässern über der Küstenzone, der Festlandsockelzone oder der AWZ.⁵⁷²

⁵⁶⁴ Vgl. Churchill/Lowe, *Law of the Sea*, S. 228 ff.; Dahm/Delbrück/Wolfrum, *Völkerrecht I/2*, S. 409 ff.; Lagoni, NuR 2002, 241 (256 ff., 266 ff.).

⁵⁶⁵ Berenbrok/Nussbaum, RIW 1994, 910 (912); Churchill/Lowe, *Law of the Sea*, S. 233 f.; Dahm/Delbrück/Wolfrum, *Völkerrecht I/2*, S. 406.

⁵⁶⁶ Berenbrok/Nussbaum, RIW 1994, 910 (912).

⁵⁶⁷ Churchill/Lowe, *Law of the Sea*, S. 224; kritisch auch Dahm/Delbrück/Wolfrum, *Völkerrecht I/2*, S. 406.

⁵⁶⁸ Berenbrok/Nussbaum, RIW 1994, 910 (912).

⁵⁶⁹ Vgl. Berenbrok/Nussbaum, RIW 1994, 910 (912).

⁵⁷⁰ Vgl. Berenbrok/Nussbaum, RIW 1994, 910 (912).

⁵⁷¹ Siehe 6. Teil § 3 B

⁵⁷² Vgl. Mankowski, in: Rome I Regulation, 181.

II. Einstellende Niederlassung

Gemäß dem Bericht von *Giuliano/Lagarde* soll bei Arbeiten, die auf Bohrinseln auf Hoher See verrichtet werden, das Recht der einstellenden Niederlassung nach Art. 6 Abs. 2 lit. b EVÜ (heute Art. 8 Abs. 3 Rom I-VO) maßgeblich sein.⁵⁷³ Grund hierfür ist, dass eine solche Plattform auf Hoher See keiner staatlichen Souveränität unterliegt.⁵⁷⁴ Der Arbeitnehmer verrichtet seine Arbeit also gerade nicht in einem Staat. Es spielt auch keine Rolle, ob die Plattform in irgendeiner Weise mit dem Meeresgrund verbunden ist.⁵⁷⁵ Diese Ansicht kann ohne Weiteres vom internationalen Privatrecht auf das internationale Zivilprozessrecht übertragen werden, denn sowohl Art. 6 Abs. 2 lit. b EVÜ/Art. 8 Abs. 3 Rom I-VO als auch Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO knüpfen an den Ort der einstellenden Niederlassung an, soweit der Arbeitnehmer „seine Arbeit gewöhnlich nicht in ein und demselben Staat verrichtet oder verrichtet hat“.

Gegen die Eröffnung eines Gerichtsstands am Ort der einstellenden Niederlassung wird jedoch angeführt, dass der Wortlaut des Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO voraus setze, dass die Arbeit überhaupt in einem Staat verrichtet wurde.⁵⁷⁶ Dies sei aber bei Verrichtung der Arbeit im hoheitsfreien Raum gerade nicht der Fall.⁵⁷⁷ Vereinzelt wird argumentiert, dass trotz dieses Einwands eine Anknüpfung an die einstellende Niederlassung nach Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO erfolgen könne, indem man die Arbeit im staatsfreien Raum der Arbeit in einem Drittstaat gleichstellt.⁵⁷⁸ Letztere Ansicht setzt in Abweichung der *Six Constructions*-Entscheidung des EuGH⁵⁷⁹ voraus, dass „Staat“ in Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO sich nur auf Mitgliedstaaten der EuGVVO bezieht. Deshalb sei bei einem gewöhnlichen Arbeitsort in einem Drittstaat der Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung gegeben.⁵⁸⁰ Stellt man nun das Arbeiten in einem staatenfreien Raum mit der Arbeiten in einem Drittstaat gleich, wäre – zumindest analog – der Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung nach Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO eröffnet.

Ein solcher Kunstgriff und Umweg über eine Gleichstellung von gewöhnlichem Arbeitsort im staatsfreien Territorium mit einem gewöhnlichen Arbeitsort in einem Drittstaat ist jedoch nicht erforderlich. Die Formulierung „seine Arbeit gewöhnlich nicht in ein und demselben Staat verrichtet oder verrichtet hat“ lässt mehrere Wortlautinterpretationen zu, von denen letztlich jedoch nur eine zu über-

⁵⁷³ *Giuliano/Lagard*-Bericht zu Art. 6 EVÜ Anm. 4, ABLE.G 1980 C 282/26.

⁵⁷⁴ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 104.

⁵⁷⁵ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 104 f.

⁵⁷⁶ MünchArbR-*Birk*, Band 1, § 23 Rn. 23.

⁵⁷⁷ MünchArbR-*Birk*, Band 1, § 23 Rn. 23.

⁵⁷⁸ *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 108.

⁵⁷⁹ Noch zum EuGVÜ: EuGH v. 15. Februar 1989, Rs. 32/88 – *Six Constructions* – Slg. 1989 I, 341 (364 f. Rn. 19 ff.).

⁵⁸⁰ Siehe 4. Teil § 2 A. I. 3.

zeugen vermag. Die Meinung, welche voraussetzt, dass die Arbeit überhaupt in einem Staat verrichtet wurde, stellt wohl maßgeblich auf das Tatbestandsmerkmal „gewöhnlich nicht in ein und demselben“ ab. Hierin liegt nach dieser Interpretation der Unterschied zwischen Art. 19 Nr. 2 lit. a und lit. b EuGVVO. Beide würden jedoch voraussetzen, dass die Arbeit in einem Staat verrichtet wird.⁵⁸¹ Stattdessen solle der Arbeitsplatz einem bestimmten Staat zugerechnet werden.⁵⁸² Wie eine solche Zurechnung bei Plattformen (ohne Flagge) erfolgen soll, erörtert diese Meinung nicht.

Liest man allerdings den Wortlaut mit Schwerpunkt auf „gewöhnlich nicht in ein und demselben Staat“, so lässt sich auch die Variante, bei der die Arbeit in staatsfreien Territorium geleistet wird, hierunter subsumieren. Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO würde dann zum einen die Fälle erfassen, in denen der Arbeitnehmer in mehreren Staaten arbeitet und kein Schwerpunkt oder Mittelpunkt im Sinne der Qualifikation „gewöhnlich“ existiert. Zum anderen würden aber auch die Sachverhalte darunter fallen, in denen ganz außerhalb staatlichen Raums gearbeitet wird, denn auch dann wird „gewöhnlich nicht in ein und demselben Staat“ gearbeitet, nämlich in gar keinem Staat. Für eine Interpretation des Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO in der Weise, dass die Arbeit überhaupt in einem Staat verrichtet werden muss, lassen sich keine weiteren Gründe finden: Nichts deutet darauf hin, dass der europäische Gesetzgeber die Fälle der Arbeit im staatsfreien Raum völlig aus dem Anwendungsbereich des Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO herausnehmen wollte. Es ließe sich hierfür auch kein teleologisches Argument finden. Ganz im Gegenteil ergibt sich aus den Materialien des insofern gleichlautenden Art. 6 Abs. 2 lit. b EVÜ, dem *Giuliano/Lagarde*-Bericht, dass „gewöhnlich nicht in ein und demselben Staat“ gerade auch die Arbeitsverhältnisse auf Bohrinseln im hoheitsfreien Raum erfassen soll.⁵⁸³

Es handelt sich vielmehr um den klassischen Fall einer Bestimmung des zuständigen Gerichts nach Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO. Der auf einer Bohrinsel auf Hoher See beschäftigte Arbeitnehmer kann deshalb vor dem Gericht des Ortes, an dem sich die Niederlassung, die den Arbeitnehmer eingestellt hat klagen, oder wahlweise nach Art. 19 Nr. 1 EuGVVO am (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers.

G. Kollision der völkerrechtlichen Zuordnungen

Aus der grundsätzlichen Einstufung eines Arbeitsortes auf einem Schiff als Arbeitsort im Flaggenstaat ergibt sich ein Folgeproblem: Bewegt sich ein Schiff gewöhnlich in den Küstengewässern und Hafengewässern (Binnengewässer), oder

⁵⁸¹ So wohl MünchArbR-*Birk*, Band 1, § 23 Rn. 23.

⁵⁸² MünchArbR-*Birk*, Band 1, § 23 Rn. 23.

⁵⁸³ *Giuliano/Lagarde*-Bericht zu Art. 6 EVÜ Anm. 4, ABL EG 1980 C 282/26; vgl. *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 79; *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 16; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 177.

der AWZ eines Staates, kommt es unweigerlich zu einer Kollision der Zuordnungen. Die Territorialhoheit konkurriert in diesen Fällen mit der Flaggenhoheit.⁵⁸⁴

I. Küstenschifffahrt (mit Auslandsbezug)

Bewegt sich ein Schiff ausschließlich, oder zumindest überwiegend in den Küstengewässern eines Staates, so unterliegt es dessen Territorialhoheit.⁵⁸⁵ Hält sich dabei das Schiff lediglich in den Hoheitsgewässern eines einzigen Staates auf und haben Arbeitgeber und Arbeitnehmer beide ihren (Wohn-)Sitz im Küstenstaat, fehlt es allerdings an dem für die Anwendung der EuGVVO erforderlichen Auslandsbezug.⁵⁸⁶ Die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes, und damit die Bestimmung der internationalen Zuständigkeit nach der EuGVVO, ist nicht notwendig.⁵⁸⁷ Existiert aber ein Auslandsbezug, stellt sich die Frage, wie sich Territorialhoheit des Küstenstaates und die Flaggenhoheit des Registerstaates zueinander verhalten.

Grundsätzlich besteht die Flaggen- neben der Territorialhoheit des Küstenstaates fort. Sie tritt jedoch im Falle einer Kollision mit der Territorialhoheit hinter dieser zurück.⁵⁸⁸ Dieser Vorrang ergibt sich sowohl aus dem Völkergewohnheitsrecht als auch im SRÜ (Art. 17 ff.) festgeschriebenen Grundsatz, dass der Vorrang der Gebietshoheit des Küstenstaates in seinem Küstenmeer sowie seinen Binnengewässern lediglich durch das Recht der friedlichen Durchfahrt eingeschränkt ist.⁵⁸⁹ So haben die Eingriffsnormen des Hafenstaates den Vorrang gegenüber der Flaggenhoheit, die nur soweit wirkt, wie sie nicht mit der Territorialhoheit kollidiert.⁵⁹⁰

Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangt auch *Trenner* im Hinblick auf Schiffe, die weit überwiegend in Küstengewässern operieren oder bei denen ein Hauptteil der Arbeit an Land geleistet wird. In diesen Konstellationen soll der Hafen, von dem aus das Schiff operiert, als gewöhnlicher Arbeitsort anzusehen sein.⁵⁹¹ Wird ein Großteil der Arbeit im Hafen, bzw. an Land verrichtet, ist jedenfalls ein gewöhnlicher Arbeitsort in dem Staat, in dessen Gebiet der Hafen liegt, gegeben. Aller-

⁵⁸⁴ von *Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 16 f.

⁵⁸⁵ Ipsen-*Gloria*, Völkerrecht, S. 829 f. Rn. 8; Seidl-Hohenveldern/*Stein*, Völkerrecht, Rn. 1202-1212.

⁵⁸⁶ Siehe 4. Teil § 2 C. II. 1.

⁵⁸⁷ Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 184.

⁵⁸⁸ von *Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 17.

⁵⁸⁹ von *Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 17; *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26 Fn. 93); *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 92 ff.

⁵⁹⁰ *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26 Fn. 93); *Núñez-Müller*, Die Staatsangehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht, S. 92 ff.

⁵⁹¹ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 177 f.

dings handelt es sich bei dieser Konstellation ohnehin nicht um eine seearbeitsrechtliche Streitigkeit im engeren Sinne, da das maritime Element der Arbeitsverrichtung hinter der landgebundenen Tätigkeit zurücktritt. Im Hinblick auf die zweite von *Trenner* angesprochene Konstellation – überwiegende Tätigkeit in den Küstengewässern – ist jedoch zu differenzieren. Gehören Hafen und die Küstengewässer, in denen der überwiegende Teil der Arbeitsleistung erbracht wird zu demselben Mitgliedstaat, so spricht nichts gegen eine Lokalisierung des gewöhnlichen Arbeitsorts in eben diesem Mitgliedstaat. *Trenners* Ansatz bietet dann lediglich eine Konkretisierung der örtlichen Zuständigkeit, ist aber im Hinblick auf die internationale Zuständigkeit deckungsgleich mit dem oben dargestellten Ansatz, der sich auf die völkerrechtlichen Zuordnung der maritimen Zonen beruft. Zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangt man jedoch, wenn sich das Schiff überwiegend in Küstengewässern eines EuGVVO-Mitgliedstaates aufhält, aber der Hafen, zu dem es immer wieder zurückkehrt sich in einem anderen EuGVVO-Mitgliedstaat befindet. In der Praxis können solche Konstellationen z.B. bei Arbeitsverhältnissen auf Fährschiffen entstehen, wenn das Fährschiff zwar im Hafen des Mitgliedstaates A stationiert ist, aber auf seinen täglichen Routen hauptsächlich die Küstengewässer des Staates B durchfährt. In diesem Fall würde nach *Trenner* der gewöhnliche Arbeitsort im Hafen sein, während eine streng völkerrechtlich orientierte Betrachtung einen gewöhnlichen Arbeitsort im Küstenstaat annehmen würde. In diesen Konstellation liegt aber regelmäßig ein fester Ausgangspunkt vor, eine Basis von der aus operiert wird, sodass bei wertender Betrachtung dort auch der Mittelpunkt der Tätigkeit gesehen werden kann.

Im Ergebnis ist im Falle einer Kollision von Territorialhoheit in den Küstengewässern und Flaggenhoheit im Hinblick auf die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO der Küstenstaat maßgeblich.⁵⁹²

II. Schifffahrt in der AWZ

Leistet der Arbeitnehmer den überwiegenden Teil seiner Arbeit in den Gewässern der AWZ, so kommt es zu einem Konflikt zwischen der Zuordnung des Schiffes durch die Flagge, und der territorialen Zuordnung der AWZ. Auch wenn die territoriale Zuordnung der AWZ schwächer ist als die volle Souveränität welche der Küstenstaates in seinen Hoheitsgewässern genießt, ist sie im Hinblick auf die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts doch gleich zu behandeln. Die Flagge bleibt im Vergleich zur territorialen die schwächere Zuordnung. Eine Anknüpfung an die Flagge findet demnach bei der Durchführung von Arbeitsverhältnissen in der AWZ (bzw. über dem Festlandsockel) nicht statt.⁵⁹³

III. Hochseeschifffahrt

Nicht nur bei der Küstenschifffahrt und der Schifffahrt in den Gewässern der AWZ und über dem Festlandsockel kommt ein Schiff mit einem Küstenstaat zu-

⁵⁹² Vgl. *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (26 Fn. 93).

⁵⁹³ Vgl. *Mankowski*, IPRax 2005, 58 (59).

geordneten maritimen Zonen in Berührung. Auch zur Hochseeschifffahrt genutzte Schiffe laufen zwangsläufig einen Hafen an, z.B. um am Ende einer überwiegend durch die Hohe See führenden Passage ihre Fracht zu löschen und neue Fracht aufzunehmen. Auf ihrem Weg zum Hafen durchfahren sie zwangsläufig auch die AWZ und die Küstengewässer. Dieses gelegentliche Durchfahren von Küstengewässern, Binnengewässern und der AWZ führt im Hinblick auf das internationale Seearbeitsprozessrecht aber zu keinem Konflikt zwischen Flaggenhoheit und Gebietshoheit. Da Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO an den *gewöhnlichen* Arbeitsplatz anknüpft ist nach dem Schwerpunkt zu suchen der bei nur gelegentlichem Durchfahren von einem Staat zugeordneten maritimen Zonen nicht beeinflusst wird. In diesen Fällen ist einzig die Flaggenhoheit maßgeblich, so wie bei Billigflaggen die engste Verbindung.⁵⁹⁴

H. Tätigkeit in verschiedenen Territorien

Wie soeben dargestellt, ist das wichtigste Kriterium zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes der Ort, an dem der Arbeitnehmer tatsächlich seine Arbeitsleistung erbringt.⁵⁹⁵ Hat der Arbeitnehmer die gesamte Arbeitsleistung von Anfang an in demselben Staat tatsächlich erbracht, ist dieser als gewöhnlicher Arbeitsort anzusehen.⁵⁹⁶ Der Arbeitnehmer ist dann typischerweise in diesem Staat organisatorisch in den Betrieb eingegliedert.⁵⁹⁷ Dieser Ort bildet den Mittelpunkt seiner Berufstätigkeit. Ein anderer Ort, als der Ort der tatsächlichen Arbeitsleistung kommt in diesem Fall nicht in Betracht. Es wäre reine Fiktion, einen Ort, an dem der Arbeitnehmer nie faktisch tätig war, als gewöhnlichen Arbeitsort anzusehen.⁵⁹⁸ An allen anderen Orten hätten die Gerichte keine besondere Sachnähe zu der arbeitsrechtlichen Streitigkeit.

Schwierigkeiten bereiten allerdings Sachverhalte, in denen der Arbeitnehmer nicht seine gesamte (oder zumindest weit überwiegende) Arbeitsleistung in ein und demselben Staat erbringt. Es stellt sich entsprechend die Frage, ob und wie in solchen Fällen ein gewöhnlicher Arbeitsort im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO trotz der verschiedenen tatsächlichen Arbeitsorte zu bestimmen ist.

⁵⁹⁴ Siehe 4. Teil § 2 E. VIII.

⁵⁹⁵ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2045 Rn. 41); *Looschelders*, Art. 30 EGBGB Rn. 30.

⁵⁹⁶ *Däubler*, NZA 2003, 1297 (1299); *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 65.

⁵⁹⁷ *Looschelders*, Art. 30 EGBGB Rn. 30; zum Begriff der „betrieblichen Eingliederung“ sogleich.

⁵⁹⁸ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 108.

I. Dauer der Tätigkeit

Ein wichtiges Kriterium ist die Zeit, welche der Arbeitnehmer in Ausübung seiner Arbeitstätigkeit an einem Tätigkeitsort verbringt.⁵⁹⁹

1. Relativ-hauptsächlicher Tätigkeitsort

In seiner *Weber/Ogden*-Entscheidung hat der EuGH zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes grundsätzlich auf den Ort abgestellt, an dem der Arbeitnehmer den größten Teil seiner Arbeitszeit geleistet hat (relativ hauptsächlicher Tätigkeitsort).⁶⁰⁰ Bei der Bestimmung des Anteils sei ferner der gesamte Zeitraum der Tätigkeit des Arbeitnehmers für den Arbeitgeber zu berücksichtigen.⁶⁰¹ Nur wenn sich aus den tatsächlichen Umständen des jeweiligen Falles eine engere Verknüpfung mit einem anderen Arbeitsort ergebe, sei ausnahmsweise der relativ-hauptsächliche Tätigkeitsort unbeachtlich.⁶⁰² Dieser vom EuGH aufgestellte Grundsatz ist in zweierlei Hinsicht problematisch.

Erstens lässt sich gegen die Ansicht des EuGH anführen, dass nicht automatisch jeder Ort, an dem der Arbeitnehmer im Vergleich zu seinen anderen Arbeitsorten (relativ) mehr Zeit verbringt, ein gewöhnlicher Arbeitsort sein kann.⁶⁰³ Nicht jeder Arbeitnehmer hat auch zwangsläufig einen gewöhnlichen Arbeitsort.⁶⁰⁴ Die subsidiäre Anknüpfung an die einstellende Niederlassung in Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO wäre weitgehend überflüssig, wenn ein relativ hauptsächlicher Tätigkeitsort einen gewöhnlichen Arbeitsort begründen würde, denn einen relativ hauptsächlichen Tätigkeitsort wird es meistens geben.⁶⁰⁵ Der *gewöhnliche* Arbeitsort ist demnach nicht mit dem *hauptsächlichen* Tätigkeitsort gleichzusetzen, sondern muss eine zusätzliche Qualität aufweisen.⁶⁰⁶

Zweitens wird kritisiert, dass die vom EuGH vorgenommene Gesamtbetrachtung des Zeitraums aus der *ex post* Perspektive. Vielmehr solle aus einer *ex-ante*-Perspektive auf den objektiv feststellbaren Willen der Parteien als ein gewichtiges Indiz zur Bestimmung eines möglichen zukünftigen gewöhnlichen Arbeitsortes abgestellt werden.⁶⁰⁷

⁵⁹⁹ Rauscher-Mankowski, Art 19 Brüssel I-VO, Rn. 5.

⁶⁰⁰ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 50).

⁶⁰¹ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 52).

⁶⁰² EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 53).

⁶⁰³ Mankowski, IPRax 1999, 332 (332 f.); Müller, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 67; Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 5.

⁶⁰⁴ Mankowski, IPRax 1999, 332 (332).

⁶⁰⁵ Mankowski, IPRax 1999, 332 (333); Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 5.

⁶⁰⁶ Mankowski, IPRax 1999, 332 (333).

⁶⁰⁷ So Mankowski, IPRax 2003, 21 (23); Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125.

Gegen ein Abstellen auf den Willen der Parteien und somit eine *ex-ante*-Perspektive könnte aber der Wortlaut des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO sprechen. Demnach ist auf den Ort abzustellen, an dem der Arbeitnehmer seine Arbeit gewöhnlich „verrichtet“ oder zuletzt „verrichtet hat“. Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO ist also im Präsens bzw. Perfekt formuliert. Der Wortlaut geht demnach von einer *ex-post*-Perspektive aus.⁶⁰⁸

Eine Einbeziehung der *ex-ante*-Perspektive könnte aber aus Gründen der Rechtssicherheit geboten sein. Eine *ex-post*-Festlegung des gewöhnlichen Arbeitsortes würde den aktuellen Planungserwartungen der Parteien im laufenden Arbeitsverhältnis nicht gerecht werden.⁶⁰⁹ Der Arbeitnehmer muss aktuell beurteilen können, ob er einen gewöhnlichen Arbeitsort hat, und, falls dem so ist, wo dieser ist.⁶¹⁰ Aus Gründen der Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit von Gerichtspflichtigkeitsrisiken und Rechtsanwendungskosten ist deshalb eine *ex-ante*-Perspektive erforderlich.⁶¹¹ Damit ist jedoch nicht der einseitige Wille einer Partei gemeint, einen bestimmten Arbeitsort zu ihrem gewöhnlichen zu erklären. Ausschlaggebend ist vielmehr die objektiv feststellbare Absicht der Parteien hinsichtlich einer zukünftigen Eingliederung des Arbeitnehmers in den Betrieb an einem bestimmten Ort.⁶¹² Der Wille der Parteien muss sich also hinreichend objektiv manifestiert haben. Dies ist notwendig, um eine schwierige und langwierige Beweisaufnahme zur Ermittlung des Willens der Parteien zu vermeiden.⁶¹³ Eine solche umfangreiche Beweisaufnahme würde dem Ziel, den Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort als einen einfach zu lokalisierenden Gerichtsstand zu etablieren, widersprechen und zu Rechtsunsicherheit bei den Parteien führen.⁶¹⁴

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass der relativ-hauptsächliche Tätigkeitsort nicht automatisch auf einen gewöhnlichen Arbeitsort schließen lässt. Ferner sind die Erwartungen und der Planungshorizont der Parteien zu berücksichtigen (*ex-ante*-Perspektive).

2. Vermutung bei 60% der Arbeitszeit

Eine Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsort könnte in diesen Fällen auch mittels einer Faustformel erfolgen, wonach bei einem Anteil von mindestens 60% an der Gesamtarbeitszeit, die der Arbeitnehmer an einem Tätigkeitsort arbeitet, dort

⁶⁰⁸ Vgl. noch zum EuGVÜ (1989) *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125.

⁶⁰⁹ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 6.

⁶¹⁰ *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (23).

⁶¹¹ *Mankowski*, IPRax 2003, 21 (23); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125 f.

⁶¹² *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 120.

⁶¹³ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 129.

⁶¹⁴ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 129.

ein gewöhnlicher Arbeitsort widerlegbar vermutet würde.⁶¹⁵ Dann wäre der Anteil der Gesamtarbeitszeit, der an einem Ort verbracht wurde, zumindest signifikant größer als die an jeweils anderen Tätigkeitsorten verbrachte Zeit. Darin könnte ein Indiz für den tatsächlichen Mittelpunkt der Berufstätigkeit des Arbeitnehmers zu sehen sein.

Eine solche Faustformel ist bei der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes tatsächlich wenig hilfreich. Das durch Anwendung der Faustformel gewonnene Ergebnis müsste jedenfalls anhand anderer Kriterien überprüft werden. Insbesondere das Kriterium der betrieblichen Eingliederung⁶¹⁶ könnte das mittels der Faustformel gewonnene Ergebnis widerlegen. Dies zeigt das Beispiel des Arbeitnehmers, der in einem Staat sein Büro hat, zu dem er regelmäßig zurückkehrt und dort in den Betrieb eingegliedert ist. Verrichtet dieser Arbeitnehmer 60 % seiner Arbeitszeit außerhalb dieses Büros in einem anderen Staat, kann hieraus nicht auf den gewöhnlichen Arbeitsort geschlossen werden. Das Beispiel zeigt die Notwendigkeit einer umfassenden Beachtung weiterer Kriterien. Dann kann aber auch der erste Schritt, die Zuhilfenahme der Faustformel, übersprungen werden, da er die umfassende Abwägung der übrigen Kriterien nicht entbehrlich macht und somit keinen Erkenntnisgewinn bringt.

3. Dauer der Tätigkeit bei maritimen Arbeitsverhältnissen

Auch für maritime Arbeitsverhältnisse ist die Dauer der Tätigkeit das wohl wichtigste Indiz bei der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts. Dies ergibt sich schon aus der *Weber/Ogden*-Entscheidung des EuGH.⁶¹⁷ Demnach kann von einem gewöhnlichen Arbeitsort eines Seemanns im Flaggenstaat ausgegangen werden, wenn er – nach der Formel des relativ hauptsächlichen Tätigkeitsort des EuGH – zum einen die meiste Zeit auf Hoher See eingesetzt wurde und zum anderen den größten Teil seiner Arbeitszeit auf im Register dieses Staates registrierten Schiffen verbracht hat. Ein Arbeitnehmer auf einer Anlage oder Einrichtung in der AWZ oder dem Festlandssockel müsste entsprechend die meiste Zeit auf diesem verbracht haben.

Folgt man der 60%-Faustformel, so müsste der Arbeitnehmer zumindest 60% seiner Arbeitszeit in den Küstengewässern, AWZ oder über dem Festlandssockel eines bestimmten Staates verbracht haben. Bei Seeleuten auf Hoher See müsste 60 % der Zeit auf Schiffen eines bestimmten Flaggenstaates gearbeitet worden sein. Im Hinblick auf den Faktor „Dauer der Tätigkeit“ ist es aber nicht erforderlich, dass der Arbeitnehmer den erforderlichen Anteil der Tätigkeit auf genau *einem* Schiff oder *einer* Anlage erbracht hat. Entscheidend ist vielmehr, dass die Schiffe oder Anlagen lediglich einem bestimmten Staat zugeordnet werden. Verrichtet der Arbeitnehmer seinen Dienst auf mehreren Schiffen und/oder Anlagen, mag die

⁶¹⁵ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336); Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 5; vgl. auch Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 19 Rn. 5.

⁶¹⁶ Siehe 4. Teil § 2 H. II.

⁶¹⁷ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 50).

genaue Berechnung der Arbeitszeit pro Jurisdiktion zwar kompliziert und die betriebliche Integration fraglich sein.⁶¹⁸ Soweit ein eindeutiger (oder je nach Ansicht relativer) zeitlicher Schwerpunkt der Tätigkeit auf Schiffen oder Anlagen besteht, die allesamt durch das Völkerrecht demselben Staat zugerechnet werden, liegt der gewöhnliche Arbeitsort jedoch regelmäßig in diesem Staat.

II. Betriebliche Eingliederung

Wenn der Arbeitnehmer an einem seiner verschiedenen Tätigkeitsorte betrieblich eingegliedert ist, soll dies ein starkes Indiz für die Lokalisierung des gewöhnlichen Arbeitsortes an eben diesem Ort darstellen.⁶¹⁹ Dort sei der Arbeitnehmer regelmäßig eng mit den landesspezifischen Arbeitsstrukturen verbunden, sodass die Gerichte dieses Staates in der Regel zur Entscheidung der arbeitsrechtlichen Streitigkeit am besten geeignet seien.⁶²⁰ Ein Hinweis auf eine betriebliche Einbindung des Arbeitnehmers sei z.B. dessen Integration in die Organisationsstruktur des Betriebes. Eine solche Eingliederung sei wiederum anzunehmen, wenn der Leiter des Betriebes ein Weisungsrecht gegenüber dem Arbeitnehmer hat, der Arbeitnehmer organisatorisch in den Betrieb eingegliedert ist (er z.B. in der Lohnbuchhaltung erfasst ist) und er den Betriebszweck fördern soll.⁶²¹

Im Hinblick auf Seeleute kann die betriebliche Eingliederung auf einem Schiff stattfinden. Sie werden regelmäßig in die Organisationsstruktur des Schiffes integriert sein und unterstehen den Weisungen des Kapitäns.⁶²² Soweit der Arbeitnehmer auf einem Schiff ausschließlich, oder zumindest weit überwiegend, seine Arbeitstätigkeit verrichtet, kann jedenfalls von seiner betrieblichen Integration ausgegangen werden. Wechselnden die Seeleute jedoch beim Verrichten ihrer Arbeit häufig die Schiffen (evtl. mit unterschiedlichen Flaggen), ist die Annahme einer Integration in den Betrieb zweifelhaft. Durch den ständigen Wechsel und die lediglich temporäre Eingliederung in die Organisationsstruktur kann bei qualitativ-wertender Betrachtung in der Bindung zwischen Seemann und Schiff kein Indiz für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts mehr gesehen werden.⁶²³ Für Arbeitsverhältnisse auf Anlagen und Einrichtungen über dem Festlandsockel oder in der AWZ gilt Entsprechendes.

⁶¹⁸ So *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 187, 185.

⁶¹⁹ *Oppertshäuser*, NZA-RR 2000, 393 (395); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 109; die Bedeutung als eher gering einschätzend *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (335).

⁶²⁰ Vgl. *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 109.

⁶²¹ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 110.

⁶²² Siehe 4. Teil § 1 B. III. 1.

⁶²³ Vgl. *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 185.

III. Fester Ausgangspunkt (insbesondere bei Fährschiffen)

Bildet ein Ort einen festen Ausgangspunkt aller Aktivitäten des Arbeitnehmers, so kann darin ein weiterer gewichtiger Anhaltspunkt für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes gesehen werden. Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn der Arbeitnehmer an einem Ort sein Büro hat, zu dem er regelmäßig von seinen anderen Tätigkeitsorten (Auslandsreisen) zurückkehrt und von dem aus er seine Tätigkeiten vorbereitet.⁶²⁴ Der EuGH sieht hierin eine Ausnahme zur Maßgeblichkeit des relativ hauptsächlichen Tätigkeitsorts, denn aus den tatsächlichen Umständen ergebe sich dann eine engere Verknüpfung mit einem anderen Arbeitsort.⁶²⁵ Andere sehen in der Existenz eines festen Ausgangspunktes ein Indiz für eine betriebliche Eingliederung, soweit der feste Ausgangspunkt räumlich in einem Betrieb liegt.⁶²⁶ Einigkeit besteht darin, dass ein fester Ausgangspunkt bei ansonsten wechselnden Tätigkeitsorten ein sehr gewichtiges Indiz für den „Mittelpunkt der Berufstätigkeit“ ist.

Das LAG Mecklenburg-Vorpommern hat sich in der im 4. Teil § 2 E. VI. angesprochenen Entscheidung dieser Ausnahme bedient und den Ort „von dem aus“ der Arbeitnehmer mit dem Schiff startet und an den er zum Ende seines Arbeitsblocks regelmäßig wieder zurückkehrt als gewöhnlichen Arbeitsort im Sinne des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bestimmt.⁶²⁷ Es bezieht sich dabei ausdrücklich auf die vom EuGH entwickelten Auslegungskriterien für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts bei Arbeitnehmern, die ihre Arbeit an unterschiedlichen geografischen Orten in verschiedenen EuGVVO-Staaten zu erbringen haben.⁶²⁸

Tatsächlich ist ein fester Ausgangspunkt ein Indiz für eine betriebliche Eingliederung und damit auch eine relevante Verbindung des Arbeitsverhältnisses mit dem Ausgangsort. Allerdings müssen unterstützend noch weitere Umstände hinzutreten, die auf eine organisatorische Einbindung am Ausgangsort hinweisen. In dem der Entscheidung des LAG Mecklenburg-Vorpommern zugrunde liegenden Sachverhalt hatte der Arbeitgeber im Ausgangshafen ausreichende betriebliche Strukturen geschaffen. Die Arbeitnehmer checkten dort ein, der Rücktransport bei ausnahmsweisen Enden der Reise an einem anderen Ort wurde vom Arbeitgeber

⁶²⁴ EuGH v. 13. Juli 1993, Rs. C-125/92 – *Mulox/Geels* – Slg. 1993 I, 4075 (4105 f. Rn. 25); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (78 Rn. 25); Staudinger-*Hausmann*, Anhang II zu Art. 27-37 EGBGB Rn. 73; *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 66; *Kropholler*, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 5; *Zöllner-Geimer*, Anh. 1 Art. 19 EuGVVO Rn. 6.

⁶²⁵ Vgl. EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013 (2048 Rn. 53); EuGH v. 13. Juli 1993, Rs. C-125/92 – *Mulox/Geels* – Slg. 1993 I, 4075 (4105 f. Rn. 25); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (78 Rn. 25).

⁶²⁶ Vgl. *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 111 f.

⁶²⁷ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 68 ff.; abrufbar bei Juris.

⁶²⁸ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 63; abrufbar bei Juris.

organisiert und Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt. Zudem unterhielt der Arbeitgeber dort Personal zur Rekrutierung und Betreuung seiner Arbeitnehmer für seine Fähren.⁶²⁹ Ein weiteres wichtiges Indiz ist, dass am Ausgangsort die Dienstpläne erstellt und koordiniert wurden, also die Tätigkeit des Arbeitnehmer insgesamt organisiert und koordiniert wurde.

Allerdings ist zum einen zu beachten, dass bei wertender Betrachtung ein fester Ausgangsort nur dann als gewöhnlicher Arbeitsort betrachtet werden kann, wenn die Arbeitsblöcke, die am Ausgangsort anfangen und enden hinreichend kurz sind. Bei Intervallen von bis zu 2 Monaten ist dies noch anzunehmen.⁶³⁰ Bei längeren Einsätzen wird die Arbeit maßgeblich auf dem Schiff organisiert (z.B. durch Weisungen des Kapitäns) und es ist stattdessen von einer betrieblichen Integration des Arbeitnehmers auf eben diesem Schiff und nicht im Ausgangshafen auszugehen.

Zum anderen dem LAG entgegenzuhalten, dass es sich völlig von der tatsächlichen Erbringung der Arbeitsleistung löst und lediglich betriebs-organisatorische Kriterien zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts ausreichen lässt.⁶³¹ Der EuGH hat aber in seinen Entscheidungen zur Beachtlichkeit eines festen Ausgangspunkts bei der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts stets gefordert, dass der Arbeitnehmer an diesem Ort sein Büro hat, zu dem er regelmäßig von seinen anderen Tätigkeitsorten zurückkehrt und von dem aus er *seine Tätigkeiten vorbereitet*.⁶³² Der Arbeitnehmer muss demnach tatsächlich auch am Ausgangsort tätig werden, also Arbeitsleistung erbringen.

Im Ergebnis ist die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts auf der Grundlage eines festen Ausgangsorts im Einzelfall zwar möglich, soweit die Arbeitnehmer immer auf wechselnden Schiffen aber auf denselben Routen, oder zumindest immer von einem bestimmten Ausgangshafen aus, eingesetzt werden. Allerdings müssen zusätzlich weitere Indizien für eine betriebliche Integration im Ausgangshafen vorliegen. Zudem muss er einen nicht unerheblichen Teil seiner Arbeitsleistung auch am Ausgangsort selbst erbringen. In der Praxis können diese Voraussetzungen bei Arbeitsverhältnissen auf Fährschiffen, die sich auf ihren Routen durch die Küstengewässer und AWZ verschiedener EuGVVO-Staaten bewegen, erfüllt sein. Die Arbeitnehmer auf diesen Schiffen werden regelmäßig einen Teil der Arbeitsleistung zur Vorbereitung der Überfahrt im Hafen und anschließend bei der Durchfahrt der Küstengewässer oder AWZ des Hafenstaats (in dem der Ausgangsort liegt) erbringen. Soweit sie am Ende ihres Arbeitsblocks

⁶²⁹ LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 77 ff.; abrufbar bei Juris.

⁶³⁰ So auch der Sachverhalt der Entscheidung des LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 9; abrufbar bei Juris.

⁶³¹ B. Reinhard, Anmerkung zu LAG Mecklenburg-Vorpommern v. 18. März 2008, Aktenzeichen 1 Sa 38/07 Rn. 9; abrufbar bei Juris.

⁶³² EuGH v. 13. Juli 1993, Rs. C-125/92 – *Mulox/Geels* – Slg. 1993 I, 4075 (4105 f. Rn. 25); EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (78 Rn. 25); Staudinger-Hausmann, Anhang II zu Art. 27-37 EGBGB Rn. 73; Müller, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 66; Kropholler, EuZPR, Art. 19 EuGVVO Rn. 5; Zöllner-Geimer, Anh. 1 Art. 19 EuGVVO Rn. 6.

wieder zu diesem Ausgangsort zurückkehren und dort hinreichend in einen Betrieb integriert sind, ist der gewöhnliche Arbeitsort nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO am Ausgangsort belegen.

IV. Wohnsitz bzw. gewöhnlicher Aufenthalt

Vereinzelt wird auch der Wohnsitz („place of residence“) oder der gewöhnliche Aufenthaltsort des Arbeitnehmers als räumliches Kriterium zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes herangezogen.⁶³³ Allein aus der Systematik der EuGVVO ergibt sich jedoch, dass dieses Kriterium kein großes Gewicht haben kann. Im Gegensatz zu den Regelungen bei Verbraucher- und Versicherungsverträgen, wurde bei Arbeitssachen der schwächeren Partei – dem Arbeitnehmer – gerade kein aktiver Gerichtsstand an ihrem Wohnsitz gewährt (vgl. Art. 9 Abs. 1 lit. b, 16 Abs. 1 EuGVVO). Würde man den Wohnsitz des Arbeitnehmers als ausschlaggebendes Kriterium zur Ermittlung des gewöhnlichen Arbeitsortes heranziehen, käme dies einer Nivellierung der vom Europäischen Gesetzgeber gewollten Unterscheidung von gewöhnlichem Arbeitsort und Wohnsitz gleich. Ferner weist das Kriterium des Wohnortes regelmäßig keinen unmittelbaren Bezug zum Arbeitsort auf.⁶³⁴ Der Ort, an dem der Arbeitnehmer seinen sozialen Mittelpunkt hat, besitzt keine Relevanz für die Bestimmung des Ortes, wo er seine Arbeit gewöhnlich verrichtet.⁶³⁵ Dies zeigt auch das Beispiel eines Grenzgängers, der nahe der Grenze lebt und zum Arbeiten über die Grenze in einen anderen Staat fährt.⁶³⁶ Insbesondere bei Seeleuten besitzt der Wohnsitz meist keine besondere Relevanz für den gewöhnlichen Arbeitsort. Mannschaftsmitglieder werden meist von Märkten rekrutiert, in denen Arbeitskraft billig ist. Insbesondere auf Schiffen unter Billigflagge finden sich fast ausschließlich Seeleute aus Entwicklungsländern mit sehr geringem Lohnniveau.⁶³⁷ Ihre Wohnsitze sind auf den Philippinen, in Zentral- und Südamerikanischen Staaten. Tatsächlich befahren die Schiffe, auf denen sie eingesetzt werden aber hauptsächlich Routen in ganz anderen geographischen Gebieten.

Den Wohnsitz heranzuziehen entspricht auch nicht der *ratio* des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO, denn die Gerichte am Wohnort des Arbeitnehmers haben keine besondere Beweisnähe zum streitigen arbeitsrechtlichen Sachverhalt. Das Krite-

⁶³³ Vgl. Dicey/ Morris-Morse, *The Conflict of Laws* II, Rn. 33-064; zur Version des Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ vor 1989 auch EuGH v. 13. Juli 1993, Rs. C-125/92 – *Mulox/Geels* – Slg. 1993 I, 4075 (4105 f. Rn. 25).

⁶³⁴ *Hoppe*, Entsendung von Arbeitnehmern ins Ausland, S. 159; *Piltz*, NJW 2002, 789 (792); *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 6; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 113.

⁶³⁵ Vgl. *Mankowski*, IPRax 2003, 23 (25).

⁶³⁶ Vgl. Schlussantrag des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 26. Mai 1993, Rs. C-125/92 – *Mulox/Geels* – Slg. 1993 I, 4075 (4096), vgl. auch *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 180 f.

⁶³⁷ *Hugendubel*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, S. 19.

rium des Wohnsitzes ist daher im Ergebnis für die Lokalisierung des gewöhnlichen Arbeitsortes ungeeignet.

V. Ort des Vertragsschlusses, Lohnwährung und Lohnauszahlungsort

Auch der Ort des Vertragsschlusses, die Lohnwährung und der Lohnauszahlungsort können auf den gewöhnlichen Arbeitsort hinweisen. Allerdings stehen Lohnwährung und Lohnzahlungsort regelmäßig in keinem besonderen Zusammenhang zur Arbeitsleistung. Sie weisen meist lediglich auf den tatsächlichen privaten Lebensmittelpunkt des Arbeitnehmers hin, da es für ihn sinnvoll ist, sein Entgelt in der Währung seines Wohnortes zu erhalten und auch an diesem Ort ausgezahlt zu bekommen.⁶³⁸

Im Gegensatz zu der Lohnwährung und dem Lohnauszahlungsort, deutet der Ort des Vertragsschlusses auf das Arbeitsverhältnis als solches und nicht auf den privaten Lebensmittelpunkt hin. Jedoch muss der Ort des ursprünglichen Vertragsschlusses nicht mit der konkreten Arbeitssituation verbunden sein.⁶³⁹ Gerade wenn seit dem Vertragsschluss schon geraume Zeit vergangen ist, kann sich die Arbeitssituation erheblich verändert haben. Auch kommt es nicht selten vor, dass der Arbeitnehmer für den Vertragsschluss extra an einen anderen Ort (z.B. den Stammsitz des Arbeitgebers) reist.⁶⁴⁰ Schließlich ist der Ort des Vertragsschlusses ein sehr manipulationsanfälliges Kriterium, da der Arbeitgeber oft in der Lage ist, diesen Ort einseitig zu bestimmen. Deshalb ist auch der Ort des Vertragsschlusses nur von untergeordneter Bedeutung für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes.⁶⁴¹

VI. Rückkehrabsicht in Entsendefällen

In Entsendefällen ist zu beachten, dass die Absicht zu einer nur vorübergehenden Entsendung des Arbeitnehmers nicht ausreicht, um einen gewöhnlichen Arbeitsort im Empfangsstaat zu begründen. Haben die Parteien also eine objektiv feststellbare Rückkehrabsicht (*animus retrahendi* des Arbeitgebers und *animus revertendi* des Arbeitnehmers) und ist der Auslandseinsatz nur vorübergehend, so wird durch die Entsendung die enge Verbindung zum ursprünglichen gewöhnlichen Arbeitsort nicht beseitigt.⁶⁴² Im internationalen Arbeitsvertragsrecht ergibt sich die Un-

⁶³⁸ Vgl. Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 181; Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 116.

⁶³⁹ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 120.

⁶⁴⁰ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 120.

⁶⁴¹ Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 116, 119 f.

⁶⁴² Mankowski, IPRax 2003, 23 (24); Trenner, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 121 f.

beachtlichkeit von vorübergehenden Entsendungen aus Art. 6 Abs. 2 lit. a 2. HS. EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 2 Rom I-VO. Eine entsprechende Regelung fehlt zwar in der EuGVVO, jedoch ist der Gedanke aus Art. 6 Abs. 2 lit. a 2. HS. EVÜ/Art. 8 Abs. 2 S. 2 Rom I-VO korrigierend in den Wortlaut des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO hineinzulesen.⁶⁴³ Ansonsten bestünde die Gefahr, dass es zu einer Häufung der Gerichtsstände käme.⁶⁴⁴ Ein weiteres Argument für die Unbeachtlichkeit einer nur vorübergehenden Entsendung ist, dass andernfalls der Arbeitgeber versuchen könnte, durch marginale Entsendungen den Gerichtsstand zu seinen Gunsten zu manipulieren.⁶⁴⁵ Dies widerspräche aber den hinter dem Gerichtsstand am gewöhnlichen Arbeitsort stehenden Zielsetzungen, nämlich einen manipulationsresistenten Anknüpfungspunkt zu schaffen, sowie den Arbeitnehmer zu privilegieren.⁶⁴⁶ Auch hier kommt demnach die *ex ante* Perspektive zum Tragen.⁶⁴⁷ Ob eine Entsendung dauerhaft oder nur vorübergehend ist, beurteilt sich nach dem Willen der Parteien in der konkreten Situation und nicht *ex post* in Form einer Gesamtbetrachtung.⁶⁴⁸ Grundsätzlich verändert sich der Gerichtsstand durch eine nur vorübergehende Entsendung des Arbeitnehmers nicht.

VII. Ansatz der „Marktorientierten Auslegung“ im Seearbeitsprozessrecht

Neben den Gesichtspunkten der Dauer der Tätigkeit und der betrieblichen Eingliederung schlägt *Mankowski* einen weiteren qualitativ wertenden Ansatzpunkt vor. Er will den gewöhnlichen Arbeitsort durch ein marktorientiertes Auslegungsmodell bestimmen.⁶⁴⁹ Demnach soll sich der gewöhnliche Arbeitsort auf demjenigen (national begrenzt gedachten) Arbeitsmarkt befinden, auf dem der Arbeitgeber hypothetisch Ersatz für den konkreten Arbeitnehmer suchen würde.⁶⁵⁰ Hintergrund dieses Ansatzes ist, dass der konkrete Arbeitnehmer immer in Konkurrenz zu den anderen Arbeitnehmern an seinem gewöhnlichen Arbeitsort stehe

⁶⁴³ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 7 mit weiteren Nachweisen; vgl. noch zum EuGVÜ (1989) *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (334).

⁶⁴⁴ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 7.

⁶⁴⁵ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (334) mit weiteren Nachweisen in der ausländischen Literatur.

⁶⁴⁶ Vgl. 4. Teil § 2 E. VII.4. b).

⁶⁴⁷ *Mankowski*, IPRax 2003, 23 (24).

⁶⁴⁸ *Mankowski*, IPRax 2003, 23 (24) mit Beispielen. Welche Zeitspanne unter „vorübergehend“ zu verstehen ist, ist aber noch nicht abschließend geklärt, vgl. hierzu *Müller*, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 72 ff.

⁶⁴⁹ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336); *Mankowski*, IPRax 2001, 123 (126); Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4; *Schlachter*, NZA 2002, 1242 (1244); *von Bar/Mankowski*, Internationales Privatrecht I, S. 585.

⁶⁵⁰ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4; *von Bar/Mankowski*, Internationales Privatrecht I, S. 585.

und sich dies auf einem bestimmten Arbeitsmarkt manifestiert.⁶⁵¹ Zudem sei der Arbeitsmarkt ein geeignetes Kriterium, da der Arbeitnehmer durch seine spezifische Tätigkeit in einem bestimmten Arbeitsmarkt Bestandteil der – meist kollektivarbeitsrechtlichen – Organisation desselben sei.⁶⁵² Ziel des europäischen Arbeitsrechts und Arbeitsprozessrechts sei auch die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen der Arbeitnehmer in diesen organisatorischen Einheiten.⁶⁵³ Demnach beziehe sich auch der durch die Vorschriften im 5. Abschnitt der EuGV-VO vermittelte Schutz auf den spezifischen Arbeitsmarkt, dem der Arbeitnehmer angehöre.

Die mittels der hypothetische Testfrage („Auf welchem Arbeitsmarkt würde Ersatz für den konkreten Arbeitnehmer rekrutiert?“)⁶⁵⁴ ermittelte Gruppe von Arbeitnehmern, zu denen der konkrete Arbeitnehmer in Konkurrenz steht, führt nach *Mankowski* dann zum gewöhnlichen Arbeitsort.

1. Kritik am Ansatz der marktorientierten Auslegung

Gegen eine marktorientierte Auslegung wird in der Literatur eingewandt, dass sich hinter ihr im Ergebnis nichts anderes verberge, als das herkömmliche qualitativ-wertende Element der betrieblichen Eingliederung.⁶⁵⁵ Ferner sei eine marktorientierte Vorgehensweise keineswegs leichter zu handhaben.⁶⁵⁶ Die Frage nach dem hypothetischen Ersatzmarkt bereite Schwierigkeiten, wenn eben nicht eindeutig feststeht, wo der gewöhnliche Arbeitsort ist oder wenn das Arbeitsverhältnis noch gar nicht in Vollzug gesetzt wurde.⁶⁵⁷ Dann sei nämlich unklar, auf welchem Arbeitsmarkt sich der Arbeitnehmer bewegt und zu wem er in Konkurrenz steht.⁶⁵⁸ Problematisch sei ferner, dass im zusammenwachsenden Markt der EU die einzelnen nationalen Arbeitsmärkte zusehends verwischen.⁶⁵⁹ Im Ergebnis nutze der

⁶⁵¹ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336), vgl. auch *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 78.

⁶⁵² *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336).

⁶⁵³ *de Boer*, *RabelsZ* 54 (1990), 24 (42); *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336).

⁶⁵⁴ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336).

⁶⁵⁵ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 123.

⁶⁵⁶ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125.

⁶⁵⁷ *Franzen*, *EuLF(D)* 4 (2000/01), 296 (297).

⁶⁵⁸ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 78.

⁶⁵⁹ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 178; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 79.

Ansatz *der* marktorientierten Auslegung lediglich als Kontrollfrage für den anderweitig ermittelten gewöhnlichen Arbeitsort.⁶⁶⁰

Zuzugeben ist, dass tatsächlich eine gewisse Nähe des marktorientierten Ansatzes zu dem qualitativ-wertenden Element der betrieblichen Eingliederung besteht. Allerdings soll die marktorientierte Auslegung wohl nicht eine eigenständige Alternative zu den herkömmlichen Kriterien sein. Sie soll lediglich eine weitere Perspektive eröffnen und als Kontrollfrage für das durch die anderen Kriterien gewonnene Ergebnis fungieren.⁶⁶¹ Gerade im Hinblick auf das wertende Kriterium der betrieblichen Eingliederung kann aber eine aus anderer Perspektive erfolgende Kontrolle nur hilfreich sein. In den Fällen, in denen die Grenzen der nationalen Arbeitsmärkte schon verschwommen sind, also kein nationaler Markt zur Einordnung zur Verfügung steht, kann auf eine marktorientierte Auslegung aber nicht zurückgegriffen werden.⁶⁶² Diese Fälle sind heute wohl noch Ausnahmen.⁶⁶³

2. Marktorientierte Auslegung und Seearbeitsprozessrecht

Allerdings kommen *Trenners* Bedenken gerade im Seearbeitsprozessrecht zum Tragen, wie sich in der *Weber/Ogden*-Entscheidung⁶⁶⁴ des EuGH zeigt. Der Arbeitnehmer, eine Schiffskoch, wurde in verschiedenen Hoheitsgewässern, bzw. über dem Festlandsockel, eingesetzt. Es fällt schwer, für diese Art von Tätigkeit genau *einen* nationalen Arbeitsmarkt zu identifizieren, von dem ein möglicher Ersatz rekrutiert werden könnte.⁶⁶⁵ Schiffsköche gehören auch nicht zu den von *Mankowski* vom Ansatz der marktorientierten Auslegung ausgenommenen Personengruppen (absolute Spezialisten, Führungspersonal), die europaweit rekrutiert werden und meist nicht in ein Tarifvertragssystem eingebunden sind.⁶⁶⁶ Doch nicht nur Arbeitnehmergruppen, die häufig zwischen den zurechenbaren Territorien verschiedener Staaten wechseln, bereiten der marktorientierte Auslegung Probleme. Auch der klassische Fall von auf der Hohen See eingesetzten Seeleuten ist schwierig zu erfassen. Im Normalfall wird der Arbeitgeber lediglich darauf Wert legen, möglichst zu guten Konditionen sein Schiff mit einer Besatzung auszurüsten. Ob er seine Seeleute zu guten Konditionen von den Philippinen, Indo-

⁶⁶⁰ *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 125; *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 79.

⁶⁶¹ *Mankowski* spricht von „unterlegen“ und „Testfrage“ in *Rauscher-Mankowski*, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 4 sowie von „zu helfen“ in *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (336).

⁶⁶² *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (338).

⁶⁶³ *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (338).

⁶⁶⁴ EuGH v. 27. Februar 2002, Rs. C-37/00 – *Weber/Universal Ogden Services* – Slg. 2002 I, 2013.

⁶⁶⁵ *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 78.

⁶⁶⁶ *Winterling*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 78 f.; vgl. zu den Ausnahmegruppen *Mankowski*, IPRax 1999, 332 (338).

nesien oder einem anderen Land mit geringem Lohnniveau rekrutiert, ist von untergeordneter Bedeutung. Allerdings könnte in einzelnen Fällen eine Zuordnung zu einem Markt doch möglich sein, falls dem Reeder erkennbar daran gelegen ist, eine Mannschaft mit einheitlicher Muttersprache zur Sicherung einer guten Kommunikation zu rekrutieren. Letztlich hängt der Nutzen der marktorientierten Auslegung als unterstützende Kontrollfrage vom Einzelfall ab, dürfte aber insgesamt im Seearbeitsprozessrecht eher von geringerer Bedeutung sein.

VIII. Bewertung

Bei der Ermittlung des gewöhnlichen Arbeitsortes ist das Kriterium der Dauer der Tätigkeit an einem Ort von zentraler Bedeutung.⁶⁶⁷ Hat der Arbeitnehmer seine gesamte Arbeitsleistung über die gesamte Zeit an einem Ort erbracht, kommt nur dieser als gewöhnlicher Arbeitsort in Frage. Dabei ist der beiderseitige objektiv feststellbare Wille der Parteien bezüglich der Begründung eines zukünftigen gewöhnlichen Arbeitsortes zu beachten (*ex ante* Perspektive). Wenn dies nicht der Fall ist, muss der gewöhnliche Arbeitsort qualitativ-wertend bestimmt werden. Einen Anhaltspunkt bietet neben der Dauer der Tätigkeit auch die Eingliederung des Arbeitnehmers in die betriebliche Organisation. Bildet ein Ort einen festen Ausgangspunkt für die Tätigkeiten des Arbeitnehmers an wechselnden Orten, so ist der gewöhnliche Arbeitsort regelmäßig an dem festen Ausgangsort zu lokalisieren, wenn an diesem Ausgangspunkt auch ein nicht unerheblicher Teil der Arbeitsleistung erbracht wird. Insoweit ist der Entscheidung des LAG Mecklenburg-Vorpommern zuzustimmen. Ist ein bestimmter Hafen Ausgangspunkt der jeweiligen Reisen des Arbeitnehmers und kehrt er zu diesem in relativ kurzen Zeitintervallen am Ende seines Arbeitsblocks zurück, spricht viel dafür, dass er an diesem Ort in den Betrieb integriert ist, soweit an diesem Ort auch organisatorische Vorgänge (Einchecken, Personalverwaltung, Dienstplanerstellung) angesiedelt sind. Das Arbeitsverhältnis weist dann einen starken Bezug zu diesem Ort auf.

Allerdings muss beachtet werden, dass nicht jeder Arbeitnehmer zwangsläufig einen gewöhnlichen Arbeitsort haben muss.⁶⁶⁸ Es darf daher nicht „um jeden Preis“ ein gewöhnlicher Arbeitsort konstruiert werden. Ansonsten bestünde die Gefahr, den Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsorts nach der relativ engsten Verbindung des Arbeitsverhältnisses zu bestimmen und die Wertungen und Vorgaben des internationalen Zivilprozessrechts zu ignorieren. Dass dies vom europäischen Gesetzgeber nicht gewollt ist, ergibt sich schon aus Art. 19 Nr. 2 lit. b EuGVVO. Ein subsidiärer Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung wäre sinnlos, wenn es immer (nur) einen gewöhnlichen Arbeitsort gäbe. Aus diesem Grund kann ein relativ hauptsächlich Tätigkeitsort nicht *per se* als gewöhnlicher Arbeitsort angesehen werden.

⁶⁶⁷ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 5.

⁶⁶⁸ Von Bar/Mankowski, Internationales Privatrecht I, S. 585.

I. Örtliche Zuständigkeit

Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO regelt nach seinem Wortlaut nicht lediglich die internationale Zuständigkeit, sondern auch die örtliche Zuständigkeit.⁶⁶⁹ Da aber die Flagge, der Festlandsockel oder die AWZ nur auf einen Staat, nicht aber auf einen Ort in diesem Staat hinweist, ist eine Ermittlung der örtlichen Zuständigkeit nicht ohne weiteres möglich.⁶⁷⁰ Schiffe, der Festlandsockel, sowie die AWZ sind eben nicht Territorium eines Staates im eigentlichen Sinne. Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern als deutsche Küstenländer erstrecken ihre Gerichtsbezirke entsprechend auch nur auf die Seegebiete bis zur Grenze des Küstenmeers.⁶⁷¹ Für die Deutschland zugeordnete AWZ und die Gebiete über dem deutschen Festlandsockel fehlt es an einer solchen Zuordnung.⁶⁷² Deshalb ist regelmäßig kein nationales Gericht für diese Gebiete direkt örtlich zuständig.⁶⁷³

Die Problematik ist vergleichbar mit einer Konstellation, in der zwar gewöhnlich die Arbeit in einem Staat erbracht wird, aber dort an verschiedenen Orten. Für diesen Fall lässt sich zunächst festhalten, dass die internationale Zuständigkeit der Gerichte eines Staates auch dann gegeben ist, wenn der Arbeitnehmer in diesem Staat mehrere Tätigkeitsorte hat. Der subsidiäre Gerichtsstand am Ort der einstellenden Niederlassung kommt nicht zur Anwendung.⁶⁷⁴ Eine Auswahl unter den gegebenen Tätigkeitsorten in diesem Staat ist erst für die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit relevant.⁶⁷⁵ Sollte sich unter diesen Orten kein gewöhnlicher Arbeitsort finden lassen, ist Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO gegebenenfalls so auszulegen, dass der Ort mit der größten Sachnähe wertend zu bestimmen ist und das Gericht an diesem Ort örtlich zuständig ist.⁶⁷⁶ Eine solche teleologische Auslegung des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO ist geboten, da andernfalls die Gefahr bestünde, dass mehrere Gerichte örtlich zuständig wären und es so zu einer Häufung von Gerichtsständen käme.⁶⁷⁷ Dies widerspräche aber der *ratio* des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO, welcher eine Bündelung arbeitsrechtlicher Streitigkeiten an einem

⁶⁶⁹ Siehe 4. Teil § 2 A. I. 2.

⁶⁷⁰ Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 191.

⁶⁷¹ § 3 Abs. 2 Gesetz über die Organisation der ordentlichen Gerichte (Niedersachsen), Fassung v. 15. Dezember 1982, GVBl 1982, 497, zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes v. 24. Oktober 2002, GBl 2002, 406; § 3 Abs. 3 Gesetz über die Gliederung und die Bezirke der ordentlichen Gerichte v. 24. Oktober 1984 (Schleswig-Holstein), GVBl 1984, 192, zuletzt geändert durch Gesetz v. 23. September 2005, GVBl 2005, 482; § 6 Verordnung über die Konzentration von Zuständigkeiten der Gerichte v. 28. März 1994 (Mecklenburg-Vorpommern), GVBl 2005, 40; vgl. *Ramming*, VersR 2007, 306 (320).

⁶⁷² Dörfelt, IPRax 2009, 470 (472 f.); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (17).

⁶⁷³ Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 191; vgl. ausführlich 10. Teil § 2 E.

⁶⁷⁴ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 8; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 101 f.

⁶⁷⁵ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 8.

⁶⁷⁶ Vgl. Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 8.

⁶⁷⁷ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 8.

Gerichtsstand beabsichtigt, um die Gefahr von mehreren, sich widersprechenden Entscheidungen zu bannen.⁶⁷⁸ Übertragen auf das Seearbeitsprozessrecht bedeutet dies, dass keinesfalls alle Gerichte im Flaggen- beziehungsweise Küstenstaat örtlich zuständig sind; der Arbeitnehmer hat kein solches Wahlrecht. Vielmehr ist ein einziges Gericht zu bestimmen, welches die größte Sachnähe zur spezifischen maritimen arbeitsrechtlichen Streitigkeit aufweist. Als Ansatzpunkte hierfür werden in der Literatur diverse Zuordnungen diskutiert. Zum einen könnten die Gerichte im Heimathafen die größte Sachnähe aufweisen (I.). Zudem könnte der Wohnort des Arbeitnehmers in Betracht kommen (II.). Ferner könnte auf den Sitz des Arbeitgebers abgestellt werden (III.). Schließlich ist über eine Ersatzzuständigkeit der Hauptstadtgerichte nachzudenken (IV.).

I. Heimathafen

Mankowski schlägt vor, sich bei Schiffen am Heimathafen zu orientieren.⁶⁷⁹ Der Heimathafen eines Schiffes weist sicherlich eine hohe Sachnähe auf. Er stellt den geografischen Verbindungspunkt zwischen maritimer Zone und Festlandterritorium dar. Der Heimathafen ist die Ausgangsbasis der wirtschaftlichen Nutzung des Schiffes. Dieser Ansatz setzt jedoch voraus, dass der Heimathafen des Schiffes auch tatsächlich im Flaggenstaat, oder bei Schiffen über dem Festlandsockel oder in der AWZ im Küstenstaat, liegt.⁶⁸⁰ Ist dies nicht der Fall, kann dem Heimathafen keine Bedeutung zugemessen werden.⁶⁸¹ Außerdem ist zu beachten, dass bei Arbeitsverhältnissen auf Bohrinseln oder sonstigen Einrichtungen über dem Festlandsockel oder in den Gewässern der AWZ ohnehin kein Heimathafen existiert. Für diese Arbeitsverhältnisse ist keine Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit unter Rückgriff auf einen Heimathafen möglich. Soweit aber tatsächlich ein Heimathafen bei Schiffen existiert und dieser im Flaggen- oder Küstenstaat liegt, sollten grundsätzlich die Gerichte im Heimathafen örtlich zuständig sein.

II. Wohnort des Arbeitnehmers

Soweit der Heimathafen nicht im Flaggen- oder Küstenstaat gelegen ist, spricht sich *Bosse* für den Wohnort des Arbeitnehmers als Anknüpfungspunkt für die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO aus.⁶⁸² Folgt man diesem Ansatz wäre eine zusätzliche Privilegierung des Arbeitnehmers über die Privilegierung durch die Anknüpfung an den gewöhnlichen Arbeitsort in

⁶⁷⁸ EuGH v. 9. Januar 1997, Rs. C-383/95 – *Rutten/Cross Medical* – Slg. 1997 I, 57 (76 Rn. 18); *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 100.

⁶⁷⁹ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 9.

⁶⁸⁰ Rauscher-Mankowski, Art. 19 Brüssel I-VO Rn. 9; *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 191.

⁶⁸¹ Vgl. *Mankowski*, TranspR 1996, 228 (231).

⁶⁸² *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 193.

Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO hinaus, die Folge. Hiergegen könnte eingewandt werden, dass Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO keine so weit gehende Privilegierung beabsichtigt. Dies zeigt ein Vergleich mit den Gerichtsständen in Verbraucher- und Versicherungssachen. Die EuGVVO gewährt dem Verbraucher (Art. 16 Abs. 1) sowie dem Versicherungsnehmer, Versicherten oder Begünstigten (Art. 9 Abs. 1 lit. b) einen Gerichtsstand am Klägerwohnsitz. Ein solcher Einwand würde jedoch übersehen, dass die Anknüpfung an den Wohnort im Verbraucher- und Versicherungsrecht auf einer anderen Ebene ansetzt. Während im europäischen Verbraucher- und Versicherungsprozessrecht der Wohnsitz bereits auf der Ebene der internationalen Zuständigkeit entscheidender Anknüpfungspunkt ist, würde er im europäischen Arbeitsprozessrecht erst eine Ebene später, bei der Frage nach der örtlichen Zuständigkeit bedeutsam. Die hierin liegende Privilegierung ist längst nicht so gewichtig, wie auf der ersten Ebene. Für die Vertrautheit einer Partei mit dem Gerichts- und Rechtssystem eines Landes ist insbesondere die internationale Zuständigkeit von Bedeutung.

Im Ergebnis ist dieses „mehr“ an Privilegierung durch eine Anknüpfung an den (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit – und das auch nur bei Fehlen eines Heimathafens – hinnehmbar.⁶⁸³ Allerdings ist auch dieser Ansatz nur auf bestimmte Sachverhaltskonstellationen begrenzt. Es ist durchaus Vorstellbar, dass weder ein Heimathafen im Küsten- oder Flaggenstaat existiert, noch der Arbeitnehmer in diesem wohnt. Bei einem solchen Sachverhalt müsste auf andere, eine große Sachnähe ausdrückende Indikatoren zurückgegriffen werden.

III. Sitz des Arbeitgebers

Erwägenswert wäre auch, den Sitz des Arbeitgebers, soweit kein Heimathafen oder Wohnsitz des Arbeitnehmers im Küsten- oder Flaggenland verfügbar ist, zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit heranzuziehen. Auf den ersten Blick erscheint eine solche Anknüpfung bedenklich, würden doch die Gerichte zur Entscheidung der Streitigkeit berufen sein, mit denen der Arbeitgeber mutmaßlich am besten vertraut ist. Allerdings liegen diese Gerichte eben auch im durch den gewöhnlichen Arbeitsort auf der Ebene der internationalen Zuständigkeit bezeichneten Forum. Die hinter Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO stehenden Ziele wären insoweit gewahrt. Auch dürfte der Sitz des Arbeitgebers noch am ehesten eine Nähe zum Sachverhalt aufweisen, wenn Heimathafen und (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers als Anknüpfungspunkt ausscheiden. Am Sitz des Arbeitgebers werden regelmäßig wichtige Beweismittel (Verwaltung, Zeugen, Buchhaltung) vorhanden sein.

IV. Hauptstadtgerichte

Sollte auch der Sitz des Arbeitgebers außerhalb des Küsten- beziehungsweise Flaggenstaats liegen, käme schließlich eine Ersatzzuständigkeit bei den Haupt-

⁶⁸³ Im Ergebnis so auch Bosse, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 193.

stadtgerichten des Küsten- oder Flaggenstaats in Betracht.⁶⁸⁴ *Bosse* wendet hiergegen ein, dass durch eine Entscheidung des Berliner Kammergerichts im Jahr 2000,⁶⁸⁵ zumindest in Deutschland eine Ersatzzuständigkeit der Hauptstadtgerichte nicht mehr ohne weiteres angenommen werden kann.⁶⁸⁶ Die Entscheidung des Kammergerichts bezog sich auf Art. 14 Abs. 1 EuGVÜ. Das Gericht entschied, dass die Regelungslücke hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit beim Verbrauchergerichtsstand nach Art. 14 Abs. 1 EuGVÜ nicht in der Weise zu schließen sei, dass die Hauptstadtgerichte örtlich zuständig seien.⁶⁸⁷ Diese Aussage, so *Bosse*, lasse sich auch auf die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO übertragen.⁶⁸⁸ Dem ist nicht zuzustimmen. Es fehlt an der Vergleichbarkeit zwischen Art. 14 Abs. 1 EuGVÜ und Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO.⁶⁸⁹ Der Verbrauchergerichtsstand in Art. 14 Abs. 1 EuGVÜ regelt nur die internationale Zuständigkeit. Die örtliche Zuständigkeit wird vom nationalen Recht bestimmt.⁶⁹⁰ In Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO sind dagegen beide Ebenen, die internationale wie die örtliche Zuständigkeit, geregelt. Die örtliche Zuständigkeit ist demnach nicht durch das autonome Recht eines Mitgliedstaats zu bestimmen. Daher könnte das Kammergericht auch keine Aussage zur örtlichen (Ersatz-)Zuständigkeit im Hinblick auf den gewöhnlichen Arbeitsort treffen. Die Frage wäre dem EuGH zur Vorabentscheidung vorzulegen. Das Kammergericht hat insoweit keine Auslegungskompetenz. Dementsprechend steht die Entscheidung des Kammergerichts einer Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit bei den Hauptstadtgerichten im Hinblick auf Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO nicht entgegen.

Es bleibt allerdings die Frage, ob die Annahme einer örtlichen Zuständigkeit bei den Hauptstadtgerichten überhaupt sinnvoll ist. Die Sachnähe dieser Gerichte zur seearbeitsrechtlichen Streitigkeit wird allenfalls zufällig sein. Andererseits handelt es sich hier um ein „last resort“. Die örtliche Zuständigkeit der Hauptstadtgerichte kommt ohnehin nur in Betracht, wenn weder Heimathafen, Wohnsitz des Arbeitnehmers oder Sitz des Arbeitgebers im Flaggen- beziehungsweise Küstenstaat gelegen sind. Aus Gründen der Klarheit- und Vorhersehbarkeit des Gerichtsstands für die Parteien ist es in dieser Konstellation durchaus vertretbar, die Hauptstadtgerichte für zuständig zu erklären.

⁶⁸⁴ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 192 f.

⁶⁸⁵ KG v. 13. Januar 2000, IPRax 2001, 44.

⁶⁸⁶ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 192 f.

⁶⁸⁷ KG v. 13. Januar 2000, IPRax 2001, 44, vgl. *Mankowski*, IPRax 2001, 33 (33 f.).

⁶⁸⁸ *Bosse*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, S. 192.

⁶⁸⁹ Auch Art. 16 EuGVVO regelt nun die örtliche Zuständigkeit für Verbraucherklagen am Wohnsitz. Die Entscheidung des Kammergerichts ist demnach auch für das europäische Verbraucherprozessrecht hinfällig geworden, vgl. *Kropholler*, EuZPR, Art. 16 Rn. 1; *Rauscher-Staudinger*, Art 16 Brüssel I-VO Rn. 1.

⁶⁹⁰ Vgl. KG v. 13. Januar 2000, IPRax 2001, 44, vgl. *Mankowski*, IPRax 2001, 33 (33 f.).

V. Zusammenfassung

Solange der EuGH noch keine Entscheidung dieser Frage durch ein Urteil herbeiführt hat, bleibt die Interpretation des Begriffes „gewöhnlicher Arbeitsort“ im Hinblick auf die örtliche Zuständigkeit bei Arbeitsverhältnissen auf Schiffen und Einrichtungen über dem Festlandsockel und der AWZ noch offen. Auf nationale Rechtsprechung zum Verbrauchergerichtsstand in Art. 14 Abs. 1 EuGVÜ kann aber mangels Vergleichbarkeit nicht zurückgegriffen werden. Unter Berücksichtigung der Ziele des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bietet sich eine Bestimmung nach der größten Sachnähe an. Dabei ist zunächst der Heimathafen wichtigster Indikator. Soweit dieser nicht im Flaggen- bzw. Küstenstaat liegt, kann – in dieser Reihenfolge – auf den (Wohn-)Sitz des Arbeitgebers, den Sitz des Arbeitnehmers und schließlich auf die Gerichte der Hauptstadt zurückgegriffen werden.

§ 3 Kollektives Seearbeitsrecht

In den Anwendungsbereich der Art. 18 ff. EuGVVO fallen Streitigkeiten mit Bezug zum kollektiven Arbeitsrecht nur dann, wenn sie für arbeitsrechtliche Ansprüche nur als Rechtsquelle dienen. Der Anspruch selbst folgt dabei aus dem Individualarbeitsvertrag oder aus einem Recht des Arbeitnehmers.⁶⁹¹ Nach Art. 1 Abs. 2 lit. c EuGVVO sind darüber hinaus Fragen der sozialen Sicherheit vom Anwendungsbereich der EuGVVO ausgeschlossen, soweit es sich um Streitigkeiten zwischen den Trägern der sozialen Sicherheit und den Leistungsempfängern handelt.⁶⁹²

⁶⁹¹ Müller, Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, S. 35; Kodek/Rebhahn-Thomas, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 107; Winterling, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, S. 12.

⁶⁹² Kodek/Rebhahn-Thomas, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, S. 107.

5. Teil: Lotsverträge

Eine weitere im maritimen Bereich tätige Berufsgruppe bilden die Lotsen. Sie leisten ihren Dienst regelmäßig¹ an Bord eines Schiffes ohne jedoch selbst Teil der Schiffsbesatzung zu sein.² Je nach ihrem Einsatzbereich können Seelotsen in drei Untergruppen unterteilt werden. Allen Untergruppen ist gemein, dass ihre Aufgabe darin besteht, den Kapitän zu beraten. Im Zentrum dieser Beratungspflicht steht die Aufklärung des Kapitäns über Eigenarten und Gefahren eines bestimmten Gebietes sowie Verhaltensvorschläge für eine entsprechend angepasste Schiffsführung.³ Da beträchtliche Unterschiede in der rechtlichen Stellung dieser Untergruppen existieren, sollen die Gruppen der Seelotsen, der Überseelotsen und der Hafenlotsen getrennt dargestellt werden.

§ 1 Seelotsen

Eine besondere Rolle unter den maritimen Berufen nimmt die Tätigkeit des Seelotsen ein. Gemäß § 1 Abs. 1 SeelotsG⁴ ist nach deutschem Recht Seelotse, „wer nach behördlicher Zulassung berufsmäßig auf Seeschiffahrtstraßen außerhalb von Häfen oder über See Schiffe als schiffahrtskundiger Berater geleitet“. Er berät demnach den Kapitän auf Streckenabschnitten regelmäßig innerhalb seines Seelotsenreviers (vgl. §§ 23 Abs. 1, 24 SeelotsG). Dabei kann er dem Kapitän jedoch keine Weisungen erteilen.⁵ Der Kapitän bleibt verantwortlich für die Führung des Schiffes (§ 23 Abs. 2 SeelotsG).

¹ Ausnahme Radarlotsung und Tätigkeit von einem anderen Schiff aus, vgl. *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 23 SeeLG S. 40; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 31; *Ilgner*, Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, S. 42.

² Vgl. *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 1 SeeLG S. 7 *Ilgner*, Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, S. 32 f.

³ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 165; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 29.

⁴ Gesetz über das Seelotswesen vom 30.10.1954 (SeelotsG), abgedruckt in BGBl. 1954 II, 1035 ff., zuletzt geändert durch Art. 54 des Dritten Gesetzes zur Änderung verwaltungsverfahrenrechtlicher Vorschriften vom 21. August 2002 abgedruckt in BGBl. 2002 I, 3322 ff.

⁵ *Lindemann/Bemm*, Seemannsgesetz, § 2 Rn. 12; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 165; *Ilgner*, Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, S. 32 f.

A. Einordnung als privatrechtlicher Dienstvertrag

Es ist zunächst zu klären, wie die Tätigkeit des Seelotsen im Verhältnis zum Reeder einzuordnen ist und ob Streitigkeiten aus diesem Verhältnis überhaupt in den sachlichen Anwendungsbereich der EuGVVO fallen.

Der Seelotse erbringt eine persönliche, eigenverantwortliche und fachlich unabhängige Beratungsleistung im Interesse des Kapitäns bzw. Reeders, aber vor allem auch der allgemeinen Schifffahrt.⁶ An Bord des Schiffes hat jedoch weder die Lotsenbruderschaft noch eine Aufsichtsbehörde ihm gegenüber ein Weisungsrecht.⁷ Er steht auch nicht in einem dauerhaften weisungsabhängigen Arbeitsverhältnis mit dem Kapitän oder Reeder. Da Seelotsen sich nur für bestimmte Fahrten an Bord befinden, sind sie nicht in den Betrieb des Schiffes integriert. Vielmehr üben sie eine freie und nicht gewerbliche Tätigkeit aus.⁸

Seelotsen sind in Deutschland in Zwangskörperschaften des öffentlichen Rechts (Lotsenbruderschaften gem. § 27 ff. SeelotsG) organisiert, welche wiederum in der Bundeslotsenkammer zusammengeschlossen sind (§ 34 ff. SeelotsG).⁹ Diese Körperschaften des öffentlichen Rechts überwachen die Ausübung der Lotstätigkeit und regeln den Dienstbetrieb.¹⁰ Das Entgelt, welches den Seelotsen aus ihrem Lotsvertrag mit dem Reeder zusteht (Lotsgeld), bestimmt sich nach der Lotstarifordnung des Bundesministeriums für Verkehr und ist damit der privaten autonomen vertraglichen Vereinbarung zwischen Seelotse und Reeder entzogen.¹¹ Jedoch ist das Lotsgeld von den öffentlichrechtlichen Lotsengebühren, die dem Bund zustehen, zu trennen.¹² Seelotsen sind keine Beamten oder Angestellte eines Staates. Wegen der großen Bedeutung ihrer Tätigkeit für die Gefahrenprävention in der Schifffahrt unterliegen sie lediglich einer besonderen Aufsicht durch den Staat. Diese besondere Aufsicht ändert jedoch im Grunde nichts daran, dass Seelotsen eine privatrechtliche Tätigkeit ausüben.¹³ Streitigkeiten aus dem Rechtsverhältnis zwischen Reeder und Seelotsen fallen gemäß Art. 1 Abs. 1 in den Anwendungsbereich der EuGVVO.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Seelotsen ihre Leistungen im Rahmen privatrechtlicher Dienstverträge (im Sinne des Europarechts) erbringen, welchen

⁶ Geleitwort der Bundeslotsenkammer in *Heinrich/Steinicke*, Seelotsenwesen, S. V; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 17.

⁷ *Ilgner*, Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, S. 32.

⁸ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 166; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 17.

⁹ *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 27 SeeLG S. 46, § 34 SeeLG S. 56; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 17.

¹⁰ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 165.

¹¹ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 165.

¹² *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 45 SeeLG S. 74; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 20.

¹³ *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 21 SeeLG S. 34f.; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 20.

sie selbst, oder die Lotsenbrüderschaft mit dem Reeder geschlossen haben.¹⁴ Sie sind keine Arbeitnehmer im Sinne des Europarechts.¹⁵ Die Regelungen der Art. 18. ff. EuGVVO finden auf sie keine Anwendung.

B. Gerichtsstand am Erfüllungsort (Art. 5 Nr. 1)

Stattdessen eröffnet für Streitigkeiten aus Lotsverträgen bei Seelotsen Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO den besonderen Gerichtsstand des Erfüllungsorts des Dienstvertrages.

Allerdings könnte hier, ebenso wie bisher von *Schlosser* bei Frachtverträgen,¹⁶ der Einwand erhoben werden, dass Lotsendienste vom europäischen Dienstleistungsbegriff ausgenommen sind. Diese Ausnahme könnte sich wiederum aus Art. 58 Abs. 1 AEUV ergeben, der den Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs dem Anwendungsbereich des Regimes für Dienstleistungen nach Art. 56 ff. AEUV entzieht. Lotsdienste sind als integraler Bestandteil für die Erbringung von Beförderungsleistungen anzusehen.¹⁷

Jedoch kann auch im Hinblick auf Lotsverträge der Einwand *Schlossers* nicht überzeugen. Die Systematik des AEUV ist im Hinblick auf eben diese Ausnahme nicht mit der Systematik der EuGVVO vergleichbar, welche gerade kein spezielles Regelungsregime für Frachtverträge, oder eben Lotsverträge, enthält.¹⁸ Lotsverträge sind deshalb – ebenso wie Frachtverträge – als Dienstleistungen nach Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO einzuordnen.

Da die Reviere in den Hoheitsgewässern von Staaten liegen, erbringt der Lotse seine Dienstleistung in dem Staat, dem das Hoheitsgewässer zugeordnet ist. Gemäß Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO ist folglich eine besondere Zuständigkeit der Gerichte im Revierstaat gegeben, soweit dieser Mitgliedstaat im Sinne der EuGVVO ist.

C. Deliktischer Gerichtsstand (Art. 5 Nr. 3)

Der Lotse haftet dem Eigentümer des gelotsten Schiffes nicht nur aus dem privatrechtlichen Dienstvertrag, sondern auch aus Delikt für Schäden, welche aus einer

¹⁴ Zum deutschen Recht *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 21 SeeLG S. 36; *Herber*, Seehandelsrecht, S. 166; *Hübner*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 20 ff.

¹⁵ Zum deutschen Recht BGH v. 28. September 1972, BGHZ 59, 242 (246): vergleichbarer Fall eines Rheinslotsen; *Heinrich/Steinicke*, Seelotswesen, Teil A § 21 SeeLG S. 35.

¹⁶ *Schlosser*, EU-ZPR, 2. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b; LG Hamburg v. 5. Mai 2005, NJOZ 2006, 2186 (2188); nun aber anders in *Schlosser*, EU-ZPR, 3. Aufl., Art. 5 EuGVVO Rn. 10b.

¹⁷ *Streinz-Müller-Graff*, EUV/EGV, Art. 51 EGV Rn. 4; vgl. auch EuGH v. 17. Mai 1994, Rs. C-18/93 – *Corsica Ferries* – Slg. 1994 I, 1783 (1820 f. Rn. 23 ff.).

¹⁸ Siehe oben.

schuldhaften Verletzung seiner Beratungspflicht entstanden sind.¹⁹ Für die genaue Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts bei seerechtlichen Streitigkeiten sei auf die Ausführungen im 10. Teil § 3 B verwiesen.

§ 2 Überseelotsen

Ebenso von den Seelotsen zu unterscheiden sind die Überseelotsen. Im Gegensatz zu Seelotsen erbringen diese ihre Dienste außerhalb der Grenzen eines vorgegebenen Lotsreviers (vgl. § 1 S. 1 SeelotsG: „[...] oder über See [...]“, § 42 SeelotsG).²⁰ Für Fahrten im Hoheitsgebiet zwischen den Seelotsenrevieren, sowie bei grenzüberschreitenden Fahrten in die Hoheitsgewässer eines anderen Staates oder auf Hoher See nehmen Reedereien auf freiwilliger Basis gelegentlich die Dienste eines Überseelotsen in Anspruch.²¹ Diese Untergruppe hat in den letzten Jahrzehnten ständig an Bedeutung gewonnen.²² Die Überseelotsen sind zwar nicht den korporativen Regelungen des deutschen Seelotsenwesens unterworfen. Auch sind sie nicht an die Lotsgebühren gebunden und liquidieren in eigener Verantwortung.²³ Ihre Tätigkeit ist aber dennoch Gegenstand besonderer staatlicher Regelungen.²⁴ Im Unterschied zu den Seelotsen üben sie jedoch eine gewerbliche Tätigkeit aus.²⁵ Insofern ist auch bei Streitigkeiten aus dem Rechtsverhältnis zwischen Überseelotsen und Reeder der sachliche Anwendungsbereich der EuGVVO gemäß Art. 1 Abs. 1 eröffnet.

An der Einordnung ändert sich indes nichts. Auch der Überseelotse leistet dem Reeder bzw. Kapitän einen Dienst, indem er ihn berät (§ 42 Abs. 3 i.V.m. § 23 SeelotsG). Er wird regelmäßig für die Dauer einer Passage angeheuert und ist nicht *dauerhaft* in den Betrieb des Schiffes integriert. Auch im Fall des Überseelotsen handelt es sich demnach um einen privatrechtlichen Dienstvertrag im Verhältnis zwischen ihm und dem Reeder und nicht um ein arbeitsrechtliches Verhältnis.

Entsprechend ergibt sich die internationale Zuständigkeit aus den Regelungen für Dienstverträgen (Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO), bzw. bei deliktischen Ansprüchen aus Art. 5 Nr. 3 EuGVVO.

¹⁹ Herber, Seehandelsrecht, S. 166.

²⁰ Heinrich/Steinicke, Seelotswesen, Teil A § 42 SeeLG S. 64 f., Einführung S. 4, Teil A § 1 SeeLG S. 8.

²¹ Heinrich/Steinicke, Seelotswesen, Teil E 3 S. 125.

²² Heinrich/Steinicke, Seelotswesen, Einführung S. 4, Teil A § 43 SeeLG S. 67, Teil E 3 S. 127 („In Nord- und Ostsee sind im Jahr 2004 etwa 200 Lotsungen außerhalb der Reviere und Überlotsungen erbracht worden.“); vgl. auch Ilgner, Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, S. 42.

²³ Hübner, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 19.

²⁴ Im Einzelnen vgl. Heinrich/Steinicke, Seelotswesen, Teil E 3 S. 125 ff., Teil A § 42 S. 64 ff.; Hübner, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 18.

²⁵ Hübner, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 18; Ilgner, Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, S. 43 ff.

§ 3 Hafenlotsen

Aufgabe des Hafenlotsen ist es, den Kapitän bei der Einfahrt in oder der Ausfahrt aus einem Hafen zu beraten. Dabei ist er im Gegensatz zum Seelotsen Angestellter oder Beamter des öffentlichen Dienstes.²⁶ Schon deshalb kann im Rechtsverhältnis Hafenlotse zu Kapitän oder Reeder kein Arbeitsverhältnis angenommen werden. Im Verhältnis zwischen dem Hafenlotsen und Land – bzw. Bund – liegt aber regelmäßig ein reiner Binnensachverhalt vor. Insoweit richtet sich die gerichtliche Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus diesem Rechtsverhältnis nicht nach der EuGVVO sondern dem nationalen Recht.

Für Streitigkeiten im Außenverhältnis – also Streitigkeiten, die sich aus dem Lotsvertrag mit dem Betreiber des Schiffes ergeben – eröffnet ebenso wie bei Seelotsen Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO den besonderen Gerichtsstand des Erfüllungsorts des Dienstvertrages.

Auch die Reviere der Hafenlotsen liegen in den Hoheitsgewässern (Häfen) von Staaten. Der Hafenlotse erbringt seine Dienstleistung demnach in dem Staat, in dem der Hafen liegt. Soweit der Hafen in einem EuGVVO-Staat liegt, ist folglich eine besondere Zuständigkeit der Gerichte im Hafenstaat gemäß Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO gegeben.

²⁶ Hübner, Schadenszurechnung nach Risikosphären, S. 18.

6. Teil: Maritime Mietverträge und Seesachenrecht

Die Schiffsmiete steht häufig thematisch und funktional in einem Zusammenhang mit dem Transport von Passagieren und Gütern. Wie bereits zur Bareboat-Charter ausgeführt¹ ist die reine Schiffsmiete selbst jedoch kein Transportvertrag. Zudem muss aber nicht jede Schiffsmiete einen Bezug zum Seehandelsrecht aufweisen. Dieser fehlt z.B. bei der privaten Miete einer Yacht durch einen Verbraucher. Auf Besonderheiten einer solchen privaten Yachtcharter unter der EuGVVO wird unter § 2 B. eingegangen.

Neben maritimen Mietverhältnissen befasst sich dieser Abschnitt auch mit dem Seesachenrecht. Die Darstellung beider Typen seeprivatrechtlicher Streitigkeiten gemeinsam in einem Abschnitt ist auf den ersten Blick überraschend. Sachenrecht und Mietvertragsrecht sind insbesondere in der deutschen Rechtsordnung zwei verschiedene Rechtsgebiete mit unterschiedlicher Funktion und Ausrichtung (*inter omnes* im Sachenrecht und *inter partes* im Vertragsrecht). Allerdings stellt die EuGVVO selbst eine Verbindung für bestimmte Arten von Mietverträgen und dinglichen Rechten her, indem sie beide in einer Vorschrift (Art. 22 Nr. 1 EuGVVO) der gleichen Regelung unterwirft. Der Aufbau dieses Abschnitts folgt also letztlich der von der EuGVVO vorgegebenen Struktur.

Zunächst ist entsprechend zu untersuchen, ob und unter welchen Voraussetzungen Streitigkeiten aus den Bereichen des Seesachenrechts und der maritimen Mietverhältnisse unter Art. 22 Nr. 1 EuGVVO fallen. Diese Frage wird gemeinsam für beide Typen seeprivatrechtlicher Streitigkeiten beantwortet. Danach wird getrennt auf die Ermittlung der internationalen Zuständigkeit nach der EuGVVO für maritime Mietverhältnisse und für das Seesachenrecht eingegangen um den Besonderheiten der beiden Rechtsgebiete Rechnung zu tragen.

§ 1 Ausschließlicher Gerichtsstand nach Art. 22 Nr. 1

Die EuGVVO sieht in Art. 22 Nr. 1 einen ausschließlichen Gerichtsstand für Streitigkeiten, die eine Miete oder Pacht von unbeweglichen Sachen zum Gegenstand haben, vor. Die allgemeinen und besonderen Gerichtsstände der EuGVVO (Art. 2, Art. 5 EuGVVO) sind für Fälle im Anwendungsbereich des Art. 22 EuGVVO entsprechend gesperrt. Der Begriff der „unbeweglichen Sache“ in

¹ Siehe 3. Teil § 1 A. I. 3.

Art. 22 Nr. 1 EuGVVO ist dabei gemeinschaftsrechtlich-autonom auszulegen.² Es stellt sich entsprechend die Frage, ob Schiffe oder maritime Einrichtungen „unbewegliche Sachen“ im Sinne des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO sind.

A. Schiffe als bewegliche Sachen

Wäre ein Schiff entsprechend als eine unbewegliche Sache einzustufen, dann wäre bei Streitigkeiten, die sich auf eine Schiffsmiete oder ein dingliches Recht an einem Schiff beziehen, lediglich ein Gerichtsstand in dem EuGVVO-Staat eröffnet, in dem das Schiff „belegen“ ist. Art. 22 Nr. 1 EuGVVO regelt damit abschließend die internationale, nicht aber die örtliche Zuständigkeit. Im Hinblick auf die Einordnung von Schiffen wird von Teilen der Literatur zwischen in öffentlichen Registern eingetragenen und nichteingetragenen Schiffen differenziert.³ Zunächst sollen deshalb grundsätzliche Überlegungen zu Schiffen ohne Eintragung angestellt werden, um dann im Anschluss zu untersuchen, ob sich eine Eintragung auf die grundsätzliche Bewertung auswirkt.

I. Nichteingetragene Schiffe

Wie bereits im Zusammenhang mit dem Seearbeitsrecht ausgeführt,⁴ sind Schiffe schwimmfähige Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, die fähig und dazu bestimmt sind, sich auf oder unter dem Wasser fortzubewegen und dabei Personen und Sachen zu tragen.⁵ Demnach ist es geradezu charakteristisch für Schiffe, dass sie während ihres normalen Betriebes mobil, also zur Fortbewegung bestimmt sind.⁶ Tatsächlich ergibt sich deshalb schon definitionsgemäß aus der Natur der Sache „Schiff“, dass dieses beweglich ist.⁷ Im Gegensatz zu den meisten Typen von Bohrinseln oder anderen fixierten maritimen Anlagen, die dazu be-

² Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 22 Rn. 42; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 22 EuGVO Rn. 10.

³ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 22 Rn. 47.

⁴ Siehe 4. Teil § 2 D. III. 1. b) cc) (1).

⁵ Lindemann/Bemm, Seemannsgesetz, Einführung S. 106 Rn. 40 mit weiteren Nachweisen; Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 36 f.; Ramming, VersR 2007, 306 (309); eingehend von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 19 ff.; Yang, Jurisdiction of the Coastal State, S. 7 ff.; vgl. zum englischen Recht Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 20 Rn. 2.3 ff.

⁶ Fitzpatrick, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 41; von Gadow-Stephani, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 26; Grebner, Rechtstellung der Bohrinself, S. 38 f.; Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 41.

⁷ Kropholler, EuZPR, Art. 22 EuGVO Rn. 10; so zum entsprechend ausgestalteten Art. 16 Nr. 1a LugÜbk auch OLG Düsseldorf v. 6. Juli 2004, MDR 2005, 165 (166) = ZMR 2005, 360 (361). Das OLG lässt aber die Frage offen, ob ein registriertes Schiff anders zu behandeln wäre.

stimmt sind, nach ihrem Transport an einem Ort zu verbleiben und dort entsprechend im Meeresboden verankert werden, ist ein charakteristisches Element des Schiffes die Mobilität.⁸ Es dient dem Transport von Gütern und/oder Personen und muss sich deshalb zwischen verschiedenen Orten bewegen. Schiffe würden demnach nicht unter Art. 22 Nr. 1 EuGVVO fallen, da sie keine unbeweglichen Sachen im Sinne der Vorschrift sind.⁹

II. In Registern eingetragene Schiffe

Eine andere Bewertung könnte aber für eingetragene Schiffe geboten sein. Man könnte weniger an die rein physische Beweglichkeit der Sache anknüpfen, sondern schon dann eine Sache als unbeweglich im Sinne des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO ansehen, wenn diese in einem öffentlichen Register (Matrikel) eingetragen ist.¹⁰ Hierfür könnte die *ratio* der Norm sprechen, wonach die Entscheidung über dingliche Rechte an Immobilien in einem EuGVVO-Staat konzentriert werden sollen. Hierzu wird in der Literatur vorgebracht, dass die Registrierung der Schiffe einen gleich starken Zuständigkeitsbezug etabliere wie die Belegenheit eines Grundstücks.¹¹ Eingetragene Schiffe fielen deshalb in den Anwendungsbereich des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO, und es wären ausschließlich die Gerichte im Registerstaat zuständig.

III. Bewertung

Die Eröffnung des Anwendungsbereichs des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO für in Registern eingetragene Schiffe ist aus zwei Gründen abzulehnen. Zunächst besteht gerade keine mit der eines Grundstücks vergleichbar enge Verbindung eines Schiffes zum Registrierungsort. Normzweck des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO ist die Bestimmung eines Gerichtsstands mit hinreichend engem Sachbezug. Dies bezieht sich sowohl auf die Beweis- als auch auf die Sachnähe.¹² Der erhöhte Sachbezug eines Gerichts am Belegenheitsort eines Grundstücks – als klassisches Beispiel einer unbeweglichen Sache – beruht dabei auf der geographischen Nähe der streitbefangenen Sache zum Gericht und der traditionellen Einbindung in die Rechtsordnung (z.B. durch die Eintragung in Grundbücher).¹³ Ein Schiff wird sich zum Zeitpunkt des streitbegründenden Ereignisses aber höchstens zufällig geographisch in der Nähe des Schiffsregisters befinden, in dem es registriert ist. Von einer besonderen Nähe zum Beweis, z.B. durch Ortskenntnis oder einfachen Zugang des Gerichts (zur Inaugenscheinnahme), kann grundsätzlich nicht ausgegan-

⁸ Siehe 4. Teil § 2 D. III. 1. b) cc).

⁹ *Kropholler*, EuZPR, Art. 22 EuGVO Rn. 10; *Rauscher-Mankowski*, Art. 22 Brüssel I-VO Rn. 7a.

¹⁰ *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 22 Rn. 47.

¹¹ *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 22 Rn. 47.

¹² *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 22 Rn. 38, 105; *Kropholler*, EuZPR, Art. 22 EuGVO Rn. 10; *Magnus/Mankowski-Luis de Lima Pinheiro*, Art. 22 Rn. 10.

¹³ *Kropholler*, EuZPR, Art. 22 EuGVO Rn. 10.

gen werden. Auch ist die Einbindung in das Rechtssystem des Registerstaates bei Schiffen nicht vergleichbar mit der Einbindung von Grundstücken. Gerade das verbreitete Phänomen der Ausflagung und Registrierung von Schiffen in Billigflaggen-Staaten¹⁴ zeigt, wie gering der tatsächliche und rechtliche Bezug eines Registerstaates zum registrierten Schiff tatsächlich sein kann.

Weiter ist zu bedenken, dass den Parteien im Anwendungsbereich des Art. 22 EuGVVO keine Gerichtsstandswahl möglich ist und sie unter Umständen an einem Ort prozessieren müssen, an dem für keine von ihnen der (Wohn-)Sitz belegen ist. Deshalb ist es unangemessen, die Vorschriften des Art. 22 EuGVVO weiter auszulegen, als für das Ziel der Norm erforderlich ist.¹⁵ Zudem würde eine Anwendung des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO auf Schiffe dazu führen, dass auch bei als Schiffsmieten eingestuften Varianten der Time Charter (insbesondere bei der Bareboat-Charter) ausschließlich die Gerichte im Registerstaat zuständig wären.¹⁶ Dies widerspräche aber der Praxis des Schiffsverkehrs und den elementaren Bedürfnissen der Charterwirtschaft.¹⁷

Auch ist eine weite Auslegung über den Wortlaut aus systematischer Sicht nicht geboten. Der europäische Gesetzgeber hat im Zusammenhang mit Art. 22 EuGVVO die Bedeutung von Registern nicht übersehen. Er hat mit Art. 22 Nr. 3 EuGVVO eine spezielle Vorschrift für Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Gültigkeit von Registereintragungen in den Katalog ausschließlicher Zuständigkeiten aufgenommen und damit die Bedeutung von Registern erkannt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass er auch in öffentlichen Registern eingetragenen Sachen in Art. 22 Nr. 1 EuGVVO aufgenommen hätte, wäre die Anwendung dieses speziellen Regimes auf diese beabsichtigt gewesen. Auch ist mit der Regelung in Art. 22 Nr. 3 EuGVVO dem Erfordernis einer geordneten Rechtspflege im Zusammenhang mit öffentlichen Registern hinreichend Genüge getan.¹⁸

Im Ergebnis sind Schiffe als bewegliche Sachen im Sinne des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO einzuordnen.¹⁹

B. Maritime Einrichtungen als unbewegliche Sachen

Im Unterschied zu Schiffen dienen maritime Einrichtungen – wie z.B. Windkraftanlagen oder Bohrplattformen – regelmäßig nicht dem Transport von Gütern oder Personen. Sie sind grundsätzlich stationär und erfüllen ihre Aufgabe an einem bestimmten Ort. Wie bereits im Zusammenhang mit dem Seearbeitsrecht besprochen²⁰ wird das zum Bau einer ortsfesten Plattform (meist bei Windkraftanlagen)

¹⁴ Siehe 4. Teil § 2 E. III. 2.

¹⁵ *Kropholler*, EuZPR, Art. 22 EuGVO Rn. 24; *MüKo(ZPO)-Gottwald*, Art. 22 EuGVO Rn. 15.

¹⁶ Vgl. *Rauscher-Mankowski*, Art. 22 Brüssel I-VO Rn. 7a.

¹⁷ *Rauscher-Mankowski*, Art. 22 Brüssel I-VO Rn. 7a.

¹⁸ *Rauscher-Mankowski*, Art. 22 Brüssel I-VO Rn. 7a.

¹⁹ *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 79.

²⁰ Siehe 4. Teil § 2 D. III. 1. b) cc).

benötigte Material in einzelnen Teilen mit Schiffen an die zukünftige Bohrlokalisation gebracht und dort Stück für Stück zusammengesetzt.²¹ Diese maritimen Konstruktionen sind dann fest mit dem Meeresboden verbunden und es entfällt jegliche Mobilität. Aber auch schwimmfähige Plattformen sind dazu bestimmt, für längere Zeit an einem Ort zu verweilen und werden zu diesem Zweck fixiert.²² Windkraftanlagen werden dabei immer dauerhaft mit dem Meeresboden verbunden, da sich eine Fixierung durch Anker und Seile aus sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht eignet.²³ Eine unterschiedliche Einordnung beider Typen von maritimen Einrichtungen ist – wie bereits erörtert – wenig sinnvoll.²⁴ Soweit die maritime Anlage in einer solchen Weise fixiert ist, muss sie als unbewegliche Sache angesehen werden und fällt somit in den Anwendungsbereich des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO.

C. Zusammenfassung

Schiffe sind im Ergebnis als bewegliche Sachen einzustufen. Entsprechend findet Art. 22 Nr. 1 EuGVVO auf sie keine Anwendung. Dagegen sind maritime Einrichtungen nach Abschluss ihres Transportes zum Bestimmungsort und der Fixierung an diesem grundsätzlich als unbewegliche Sachen einzustufen. Für mietrechtliche und dingliche Streitigkeiten im Zusammenhang mit maritimen Einrichtungen ist deshalb der ausschließliche Gerichtsstand des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO eröffnet.

§ 2 Maritime Mietverträge (insbesondere Bareboat-Charter)

Gegenstand der Schiffsmiete ist das Zurverfügungstellen des Schiffes zu den vertraglich vereinbarten Konditionen.²⁵ Klassisches Beispiel für eine solche Schiffsüberlassung ist dabei die bereits im Rahmen des Seetransportrechts angesprochene Bareboat-Charter.²⁶ Daneben werden gemeinhin auch das Operating-, Hersteller- und Händlerleasing als Miete qualifiziert, auch wenn diese Formen des Leasings im Zusammenhang mit einer Schiffsfinanzierung stehen.²⁷ Auch auf den Markt für Schiffsmieten hat sich die Weltwirtschaftskrise seit dem Jahre 2008 negativ ausgewirkt. Der Verfall der Charrerraten hat sich letztlich auch in einem Rück-

²¹ Grebner, *Rechtstellung der Bohrinsel*, S. 37.

²² Siehe 4. Teil § 2 D. III. 1. b) cc).

²³ Wurmnest, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (238).

²⁴ Siehe oben.

²⁵ Özçayır, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, S. 449 f.

²⁶ Siehe 3. Teil § 1 A. I. 3.; vgl. auch Athanassopoulou, *Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge*, S. 105 f.

²⁷ Athanassopoulou, *Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge*, S. 112 ff.

gang der Schiffsmieten niedergeschlagen.²⁸ Vor der Krise lag der Mietpreis für ein Schiff mit einer Kapazität von 2500 Standardcontainern bei fast 27 000 \$ pro Tag. Im Jahr 2009 lag er dagegen nur noch bei 5400 \$.²⁹ Zur Verbesserung der Situation wurde zeitweilig sogar die Gründung eine Bad Bank für Containerschiffe diskutiert.³⁰

Maritime Mietverträge im Zusammenhang mit Schiffen unterfallen nach den obigen Ausführungen nicht Art. 22 Nr. 1 EuGVVO. Deshalb greift für diese auch die Sperrwirkung der ausschließlichen Gerichtsstände nicht. Demnach ist zunächst der allgemeine Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO eröffnet. Ebenso beachtlich sind Gerichtsstandsvereinbarungen (auch als Teil der Charter-Verträge), soweit sie die Anforderungen des Art. 23 EuGVVO erfüllen.³¹ Daneben könnten aber auch noch besondere Gerichtsstände der EuGVVO eröffnet sein.

A. Gerichtsstand am Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1

Da es sich bei Mietverträgen jedenfalls um (gegenseitige) Verträge handelt, ist der Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO eröffnet und für die Gerichte am Erfüllungsort eine besondere Zuständigkeit gegeben. Dabei stellt sich allerdings die Frage, welche Variante des Art. 5 Nr. 1 EuGVVO einschlägig ist und wie sich entsprechend der Erfüllungsort bestimmt. In Betracht kommt zunächst ein besonderer Gerichtsstand am Erbringungsort nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO.

1. Maritime Mietverträge als Dienstleistung

Zunächst ist zu untersuchen, ob die Nutzungsüberlassung im Rahmen eines maritimen Mietverhältnisses eine Dienstleistung im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO ist. Wie bereits im Zusammenhang mit der Einordnung von Seefrachtverträgen dargestellt, versteht man unter dem Begriff „Dienstleistung“ alle entgeltlichen Leistungen, die im Rahmen einer gewerblichen, kaufmännischen, handwerklichen oder freiberuflichen Tätigkeit erbracht werden und welche nicht unter die Vorschriften zum freien Waren- oder Kapitalverkehr fallen.³²

²⁸ *Hagen/Krümpel*, Financial Times Deutschland vom 21. Juli 2009 „Streit über Rettungspakt der Reeder“, S. 5.

²⁹ *Krümpel*, Financial Times Deutschland vom 15. Juni 2009 „Reeder steuern bei Frachtraten um“, S. 8.

³⁰ *Hagen/Krümpel*, Financial Times Deutschland vom 21. Juli 2009 „Streit über Rettungspakt der Reeder“, S. 5, siehe auch in derselben Ausgabe „Kopf des Tages“, S. 2.

³¹ Siehe Teil 3 § 2 A. VI.; zum Verweis „as per charterparty“ siehe Teil 3 § 2 A. VI. 4. c) bb).

³² Vgl. Rauscher-Leible, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 49.

Gefordert wird demnach eine Tätigkeit des Dienstleisters, die eine Leistung gegen Entgelt bei Vorliegen einer gewissen Selbständigkeit zum Gegenstand hat.³³

Bei einer Gebrauchsüberlassung – also Mietverträgen und Leihverträgen – fehlt es aber gerade an einer Tätigkeit des Leistenden.³⁴ Es wird schlicht der Gebrauch ermöglicht. Deshalb sind reine Schiffsmieten, wie sie in der Form der Bareboat-Charter üblich sind, jedenfalls nicht als Dienstleistungen im Sinne des Art. 5 Nr. 1 lit. b 2. Spiegelstrich EuGVVO einzuordnen.

Andererseits können bei Time Charter-Verträgen durchaus über die reine Zurverfügungstellung hinausgehende Pflichten des Verchartereres Bestandteil des Vertrags sein. Soweit diese Pflichten der Time Charter insgesamt ein transportrechtliches Gepräge geben, ist diese als Frachtvertrag zu qualifizieren.³⁵ Bleibt die grundsätzliche Einordnung der betreffenden Time Charter dagegen eine mietvertragliche, so stellt sich die Frage, ob bei Hinzutreten von Dienstleistungsanteilen zur reinen Schiffsüberlassung eine dienstvertragliche Qualifikation des Vertrages insgesamt erforderlich wird. Solche Dienstleistungsanteile können z.B. Instandhaltungspflichten oder Auswahl, Einstellung und Führung von Besatzung und Kapitän sein. Sind diese Pflichten allerdings prägend für den Vertrag, so ist regelmäßig eine transportrechtliche Qualifizierung vorzunehmen. Sind sie dagegen bei einer Gesamtschau des Vertrages weniger bedeutsam, so können sie auch nicht die grundsätzlich mietrechtliche Einordnung verändern. Es handelt sich dann bei diesen Dienstleistungsanteilen um reine Nebenleistungen, welche den Charakter des Vertrages weder prägen noch verändern.³⁶

II. Bestimmung des Erfüllungsorts nach Art. 5 Nr. 1 lit. c, a

Soweit keiner der beiden von Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO erfassten Vertragstypen einschlägig ist, gelangt über lit. c die allgemeine Regelung des lit. a zur Anwendung. Danach sind für Mietverträge nach lit. a die Gerichte des Ortes zuständig, an dem die streitige Verpflichtung erfüllt worden ist.³⁷ Der Erfüllungsort bestimmt sich dabei nicht gemeinschaftsrechtlich-autonom, sondern entsprechend der *Tessili*-Formel³⁸ nach der *lex causae*.³⁹ Nach der nunmehr in den Mitgliedstaaten

³³ Vgl. Calliess/Ruffert-Kluth, Art. 49, 50 EG-Vertrag Rn. 6; Ignatova, Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, S. 90; Schwarze-Holoubek, Art. 49/50 EGV Rn. 17 ff.; Streinz-Müller-Graff, EUV/EGV, Art. 49 EGV Rn. 15 ff.; Schöne, Dienstleistungsfreiheit in der EG und deutsche Wirtschaftsaufsicht, S. 35; Wipping, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes, S. 158.

³⁴ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 95; Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 1708.

³⁵ Siehe ausführlich 3. Teil § 1 A. I. 2.

³⁶ Zur vergleichbaren Problematik bei Timesharing-Verträgen siehe Rauscher-Mankowski, Art. 22 Brüssel I-VO Rn. 17a; Reithmann/Martiny-Mankowski, Rn. 1071 ff.; vgl. auch Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 92.

³⁷ Vgl. Fasching-Simotta, Art. 5 EuGVVO Rn. 108.

³⁸ EuGH v. 6. Oktober 1976, Rs. 12/76 – Tessili/Dunlop – Slg. 1976, 1473 Rn. 13, 15; vgl. Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 40.

der EU anwendbaren Rom I-VO bestimmt sich das auf Mietverträge anwendbare Recht insbesondere nach Art. 4 Abs. 2, 3 Rom I-VO.

Liegt der so ermittelte Erfüllungsort nicht in einem EuGVVO-Staat, so bleibt dem Kläger für Klagen aus einer Schiffsmiete lediglich der allgemeine Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO sowie gegebenenfalls der Gerichtsstand bei der handelnden Niederlassung des Beklagten nach Art. 5 Nr. 5 EuGVVO.

Maritime Einrichtungen unterliegen im Hinblick auf mietrechtliche Streitigkeiten ohnehin dem Regime des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Teil 6 § 1 B. verwiesen.

B. Schiffsmiete durch Verbraucher (private Yachtmiete)

Bei einer Schiffsmiete unter Beteiligung eines Verbrauchers sind zudem die Art. 15 ff. EuGVVO zu berücksichtigen. Die Ausnahme für Transportverträge nach Art. 15 Abs. 3 EuGVVO greift für Mietverträge nicht. Dabei handelt es sich in der Praxis meist um eine private Yachtcharter über eine Saison oder für Urlaubsfahrten. Abzugrenzen sind diese Verträge zu Pauschalreiseverträgen, die gemäß Art. 15 Abs. 3 EuGVVO von dem Anwendungsbereich der Art. 15 ff. EuGVVO ausgenommen sind.³⁹ Im Vordergrund steht bei maritimen Mietverträgen mit Verbrauchern demnach die Gebrauchsüberlassung als solche. Zusätzliche Dienstleistungen (Verpflegung, Reinigung etc) dürfen nur den Charakter von Nebenpflichten haben und dem Vertrag insgesamt nicht prägen. Verbraucher im Sinne des Art. 15 EuGVVO sind wiederum natürliche Personen, die einen Vertrag gemäß Art. 15 Abs. 1 lit. a-c EuGVVO zu einem Zweck abgeschlossen haben, der nicht ihrer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit zugerechnet werden kann.⁴¹ Der Organisator einer Yachtreise, der die auf dem Boot zur Verfügung stehenden Plätze gewerblich weiterveräußert ist demnach nicht Verbraucher. Voraussetzung ist vielmehr, dass der Charterer das Schiff für seinen privaten Gebrauch bucht. Dabei ist es aber unschädlich, wenn die Charterkosten letztlich auch von anderen Personen getragen werden, der Charter also im Innenverhältnis die Kosten unter den Mitfahrer ohne Gewinninteresse verteilt. Es kommt dann auch nicht darauf an, ob der möglicherweise finanziell wohlhabende Charterer tatsächlich die wirtschaftlich schwächere und rechtlich weniger erfahrene Vertragspartner ist. Entscheidend ist vielmehr, dass typischerweise ein wirtschaftliches Ungleichgewicht besteht,⁴² der Charterer also die schwächere – und deshalb schützenswerte – Vertragspartei ist.

Zur Anwendung des speziellen Regimes für Verbraucher ist aber nach Art. 15 Abs. 1 lit. c EuGVVO erforderlich, dass der Unternehmer in dem EuGVVO-Staat, in dessen Hoheitsgebiet der private Charterer seinen Wohnsitz hat, seine Ver-

³⁹ Fasching-Simotta, Art. 5 EuGVVO Rn. 124; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 58.

⁴⁰ Siehe 3. Teil § 1 F.

⁴¹ Kropholler, EuZPR, Art. 15 EuGVO Rn. 7; Magnus/Mankowski-Nielsen, Art. 15 Rn. 12 ff.; Rauscher-Staudinger, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 1.

⁴² Vgl. Rauscher-Staudinger, Art. 15 Brüssel I-VO Rn. 1.

mietungstätigkeit ausübt oder er seine Tätigkeit zumindest auch auf diesen Staat ausgerichtet hat, z.B. in den Medien dieses Staates (Yacht-Magazine, Fernsehen) für seine Tätigkeit geworben hat. Ausreichend ist dabei das schalten einer interaktiven Webseite, die zumindest auch die Akquise von Vertragspartner in dem EuGVVO-Staat, in dem der Verbraucher seinen Wohnsitz hat fördern will.⁴³

§ 3 Seesachenrecht

Streitigkeiten aus dem Bereich des Seesachenrechts beziehen sich meist auf die Frage des Eigentums an Schiffen und den damit verbundenen Rechten und Pflichten sowie auf Fragen nach Existenz, Umfang und Wirkung von dinglichen Schiffsgläubigerrechten.⁴⁴ Die EuGVVO kennt lediglich einen ausschließlichen Gerichtsstand für unbewegliche Sachen nach Art. 22 Nr. 1 EuGVVO. Sachenrechtliche Streitigkeiten im Zusammenhang mit beweglichen Sachen erfahren dagegen keine gesonderte Behandlung. Es bleibt nun zu untersuchen, was dies für Streitigkeiten aus dem Seesachenrecht bedeutet.

A. Dingliche Rechte an Schiffen (Eigentum und Sicherheiten)

Verneint man für Schiffe eine Einordnung als unbewegliche Sachen im Sinne des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO, so bleibt bei dinglichen Streitigkeiten im Zusammenhang mit Schiffen lediglich der allgemeine Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO. Das Regime der EuGVVO kennt keine besondere oder ausschließliche Streitigkeit für dingliche Streitigkeiten im Hinblick auf bewegliche Sachen. Entsprechend muss der Kläger in dieser Konstellation den Beklagten an dessen (Wohn-)Sitz verklagen. Daneben sind aber Gerichtsstandsabreden nach Art. 23 EuGVVO zulässig.

B. Dingliche Rechte an maritimen Einrichtungen

Maritime Einrichtung gewinnen zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung. Mit steigenden Energiepreisen wird auch die See als Quelle für Energie und Rohstoffe zunehmend bedeutender.⁴⁵ So hat insbesondere die Energieerzeugung durch Offshore-Windkraftanlagen in Europa in den letzten Jahren ein enormes Wachs-

⁴³ *Kropholler*, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 23 f.; vgl. auch Vorabentscheidungsersuchen des OGH vom 24.12.2008 an den EuGH, Rs. C-585/08 – *Pammer/Rederei Karl Schlüter*–, Abl.EU 2009 C 44/40.

⁴⁴ Überblick über deutsche und englische Schiffsgläubigerrechte bei *Schmidt-Vollmer*, Schiffsgläubigerrechte und ihre Geltendmachung, S. 35 ff., 112 ff.

⁴⁵ *Wurmnest*, RabelsZ 72 (2008), 236 (237).

tum erfahren.⁴⁶ In der deutschen Nordsee sind mehrere große Offshore-Windparks geplant, darunter „Innogy Nordsee 1“ vor der Insel Juist und „Alpha Ventus“ vor Borkum.⁴⁷ Im Jahre 2008 waren in der (deutschen) Nordsee 18 Windparks und in der Ostsee vier genehmigt und zum Teil in Betrieb.⁴⁸ Zudem ist das energetische Potenzial auf See größer als im Binnenland, da die Windgeschwindigkeiten höher und die Windturbulenzen geringer sind.⁴⁹ Insbesondere im Hinblick auf die großvolumige Finanzierung – in der Regel mehrere hundert Millionen Euro –⁵⁰ dieser maritimen Projekte werden dingliche Fragestellungen – Eigentum aber auch dingliche Sicherungsrechte – relevant.⁵¹ Bei sich daraus ergebenden Streitigkeiten ist zunächst die internationale Zuständigkeit nach Art. 22 Nr. 1 EuGVVO zu bestimmen, soweit der Anwendungsbereich der EuGVVO eröffnet ist. Dabei kommt es wiederum bei der Bestimmung des Belegenheitsorts auf die Frage der Zuordnung der verschiedenen maritimen Zonen zu einem EuGVVO-Staat an. Entsprechend gliedert sich dieser Unterabschnitt nach den jeweiligen maritimen Zonen.

I. Küstengewässer

Die Küstengewässer sind im Gegensatz zu allen anderen maritimen Zonen unstrittig Teil des Staatsgebiets des Küstenstaates und unterliegen seiner Territorialhoheit.⁵² Wie bereits im Abschnitt zum Seearbeitsprozessrecht dargestellt,⁵³ ist es für die Anknüpfung im internationalen Zivilprozessrecht gleichgültig, ob ein Ort im konkreten Fall auf dem Festland oder in den Küstengewässern eines Staates lokalisiert wird. Beide Zonen unterscheiden sich auch im Hinblick auf die Ausübung der zivilrechtlichen Jurisdiktion nicht voneinander. Entsprechend ist ein Belegenheitsort einer maritimen Einrichtung in den Küstengewässern auch für die Zwecke des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO gleichbedeutend mit einem Belegenheitsort auf dem Festland.⁵⁴ Die Gerichte im Küstenstaat sind international zuständig.

⁴⁶ *Pestke*, Offshore-Windfarmen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, S. 8; *Rosenbaum*, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 13, 23 ff.; *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (237).

⁴⁷ *Gassmann*, *Financial Times Deutschland* vom 5. Mai 2009 „RWE kauft Windpark in Belgien“, S. 6.

⁴⁸ *Hennes*, *Handelsblatt* vom 18. August 2008 „Lockruf des Meeres“, S. 12.

⁴⁹ *Pestke*, Offshore-Windfarmen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, S. 8.

⁵⁰ *Gassmann*, *Financial Times Deutschland* vom 5. Mai 2009 „RWE kauft Windpark in Belgien“, S. 6.

⁵¹ Ausführlich *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (237 ff.).

⁵² *Aust*, *International Law*, S. 301 f.; *Cassese*, *International Law*, S. 85; *von Gadow-Stephani*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, S. 14; *Ipsen-Gloria*, *Völkerrecht*, S. 831 Rn. 1; *Rosenbaum*, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 42; *Trenner*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, S. 103; *Trümpler*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, 1.

⁵³ Siehe 4. Teil § 2 C. II.

⁵⁴ Für die Zuordnung im IPR ebenso *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (243 f.).

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass nach den Regelungen des SRÜ Reeden, welche dem Laden, Löschen und Ankern von Schiffen dienen, gemäß Art. 12 SRÜ auch dann in das Küstenmeer einbezogen werden, wenn sie sonst ganz oder teilweise außerhalb der seewärtigen Grenzen des Küstenmeers gelegen wären.⁵⁵

II. Hafenbereich oder Binnengewässer

Im Hinblick auf Art. 22 Nr. 1 EuGVVO kämen hier Streitigkeiten bezüglich des Eigentums bzw. dinglicher Ansprüche aus der Beschädigung von Hafenanlagen, Piers oder Schiffswerften in Betracht.⁵⁶ Da der Hafenbereich und die Binnengewässern ebenso wie die Küstengewässer zum Territorium des Küstenstaates gehören, ergeben sich im Hinblick auf die Anwendung des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO keine Unterschiede zu in den Küstengewässern belegenen unbeweglichen Sachen. Die Gerichte des Küstenstaates sind für dingliche Streitigkeiten international zuständig.

III. AWZ und Festlandsockelzone

Die AWZ und die Festlandsockelzone sind für bestimmte Zwecke den Küstenstaaten zugeordnet. Insbesondere hat der Anliegerstaat das Recht, künstliche Inseln und sonstige Anlagen und Bauwerke im Gebiet der AWZ und der Festlandsockelzone zu errichten sowie zu betreiben (vgl. Art. 56 i.V.m. Art. 60 Abs. 2 sowie Art. 80 f. SRÜ insbesondere für Bohrarbeiten auf dem Festlandsockel)⁵⁷ und über diese Hoheitsgewalt auszuüben.⁵⁸ Für maritime Einrichtungen in diesen Zonen hat der Küstenstaat eine umfassende Jurisdiktion im Sinne eines (fast) totalen Kontrollrechts⁵⁹ und einer Verwendungskontrolle.⁶⁰ Diese Zuordnung maritimer Einrichtungen in der AWZ und der Festlandsockelzone umfasst dabei auch dingliche Fragen und ist deshalb auch im internationalen Zivilprozessrecht relevant.⁶¹ Aufgrund der physischen Lage der unbeweglichen Sache in einem einschlägigen Funktionshoheitsraum kann eine sachgerechte Beziehung der maritimen Einrichtung zum Forum des Küstenstaats hergestellt werden.⁶² Das europäische internationale Zivilprozessrecht übernimmt letztlich nur die völkerrecht-

⁵⁵ Dahm/Delbrück/Wolfrum, Völkerrecht I/1, S. 426; Fitzpatrick, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 94; Ipsen-Gloria, Völkerrecht, S. 835 Rn. 7.

⁵⁶ Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 129 Rn. 5.21.

⁵⁷ Vgl. Max Planck Institute, Comments on Rome I, RabelsZ 71 (2007), 225 (292).

⁵⁸ Siehe 4. Teil § 2 D. III.; speziell für Offshore-Windparks Rosenbaum, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, S. 54 ff.; Wurmnest, RabelsZ 72 (2008), 236 (247).

⁵⁹ Cassese, International Law, S. 88; Fitzpatrick, Künstliche Inseln und Anlagen auf See, S. 62 ff., 119; Jenisch, NuR 1997, 373 (375); Jenisch, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (24 f.); Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 40.

⁶⁰ Vgl. Jenisch, NuR 1997, 373 (375); Risch, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 43.

⁶¹ Vgl. zum IPR Wurmnest, RabelsZ 72 (2008), 236 (247).

⁶² Vgl. zum IPR Wurmnest, RabelsZ 72 (2008), 236 (247).

lichen Vorgaben und unterwirft Funktionshoheitsräume – wo vom Völkerrecht vorgesehen – der Hoheitsgewalt der Küstenstaaten.⁶³ Entsprechend sind für dingliche Streitigkeiten im Zusammenhang mit maritimen Einrichtungen, die in diesen Zonen belegen sind, die Gerichte des Küstenstaats nach Art. 22 Nr. 1 EuGVVO zuständig, soweit es sich dabei um einen EuGVVO-Staat handelt.

IV. Hohe See

Schwierig gestaltet sich die Situation bei dinglichen Streitigkeiten bezüglich maritimer Einrichtungen auf Hoher See. Eine Zuordnung der Hohen See zu einem Staat ist nicht möglich.⁶⁴ Andererseits ist durch die Einordnung der maritimen Einrichtung als unbewegliche Sache der Anwendungsbereich des ausschließlichen Gerichtsstands des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO eröffnet. Dadurch sind alle anderen Gerichtsstände der EuGVVO gesperrt. Mangels Zuordenbarkeit des Belegenheitsorts zu einem Staat ist Art. 22 Nr. 1 EuGVVO in diesem Fall aber dysfunktional. Ein Gericht am Belegenheitsort kann nicht lokalisiert werden. Würde man es hierbei belassen, wäre faktisch kein Gerichtsstand für den Kläger eröffnet. Um dem Rechtsschutzbedürfnis des Klägers Rechnung zu tragen und keinen rechtsfreien Raum zu schaffen, ist deshalb die Sperrwirkung des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO in dieser Konstellation zu ignorieren und Art. 2 Abs. 1 EuGVVO als allgemeiner Gerichtsstand zumindest analog anzuwenden.

Freilich handelt es sich bei dieser Art Konstellationen – maritime Einrichtungen auf Hoher See – heute noch um ein akademisches Problem. Technologisch und wirtschaftlich ist es bisher nicht zweckmäßig, maritime Einrichtung auf Hoher See zu fixieren. Eine solche Einrichtung existiert auch noch nicht. So werden z.B. Windkraftanlagen maximal 100 km von der Küste entfernt installiert und nur dort, wo die Wassertiefe maximal 50 Meter beträgt.⁶⁵ Ob in der Zukunft die Installation fester maritimer Einrichtungen auf Hoher See technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist, bleibt abzuwarten.

C. Örtliche Zuständigkeit

Art. 22 Nr. 1 EuGVVO regelt nur die internationale, nicht aber die örtliche Zuständigkeit. Ist der EuGVVO-Staat ermittelt, dessen Gerichte zuständig sind, bleibt die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit dessen nationalem Prozessrecht überlassen. Dabei kommt es zu Problemen, wenn der zuständige EuGVVO-Staat keine Regelungen der örtlichen Zuständigkeit für die Gebiete der AWZ und der

⁶³ *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (248).

⁶⁴ *Cassese*, *International Law*, S. 90 f.; *Churchill/Lowe*, *Law of the Sea*, S. 204; *Rosenbaum*, *Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich*, S. 63; *Seidl-Hohenveldern/Stein*, *Völkerrecht*, Rn. 1229-1231; vgl. Art. 2 Abs. 1 Convention on the Law of the Sea vom 10. Dezember 1982, abgedruckt in BGBl. 1994 II, 1799 (1801).

⁶⁵ *Wurmnest*, *RabelsZ* 72 (2008), 236 (238).

Festlandsockelzone getroffen hat, z.B. diese keinem Gerichtsbezirk zugeordnet hat. Dies ist unter anderem in Deutschland der Fall.⁶⁶ Im Gegensatz zum Gerichtsstand der unerlaubten Handlung nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO oder des gewöhnlichen Arbeitsorts nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bei denen jeweils auch die örtliche Zuständigkeit durch die EuGVVO geregelt wird, fällt diese Problematik nicht mehr in den Anwendungsbereich der EuGVVO. Das gesamte Spektrum der örtlichen Zuständigkeiten der nationalen Zivilprozessordnung (einschließlich § 23 ZPO) steht demnach zur Verfügung.⁶⁷ Notfalls wäre an eine Notzuständigkeit der Hauptstadtgerichte in Berlin zu denken.⁶⁸

D. Streitigkeiten über die Eintragung im Schiffsregister (Art. 22 Nr. 3)

Art. 22 Nr. 3 EuGVVO enthält eine Zuständigkeitsregelung für Streitigkeiten, welche die Gültigkeit einer Eintragung in ein öffentliches Register zum Gegenstand haben. Für diese Streitigkeiten sind die Gerichte des EuGVVO-Staats international zuständig, in denen das betreffende Register geführt wird. Normzweck dieser Konzentration ist die besondere Sach- und Rechtsnähe des Registerstaates, die sich daraus ergibt, dass Registerrecht in hohem Maße förmliches Recht ist und deshalb von den Gerichten des Registerstaates am besten gehandhabt werden kann.⁶⁹ Art. 22 Nr. 3 EuGVVO erfasst dabei allerdings nicht Streitigkeiten über die materielle Wirkung einer Eintragung.⁷⁰

Für das Seeprivatrecht bedeutet diese Vorschrift, dass Streitigkeiten, welche die Gültigkeit einer Eintragung eines Schiffes in ein (öffentliches) Schiffsregister zum Gegenstand haben, nur vor den Gerichten des EuGVVO-Staats geltend gemacht werden können, in dem das Register geführt wird.

⁶⁶ Siehe 10. Teil § 2 E. II.

⁶⁷ Im deutschen Recht z.B. auch der besondere Gerichtsstand des Vermögens nach § 23 ZPO.

⁶⁸ Siehe 4. Teil § 2 I. IV.

⁶⁹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 22 Rn. 216.

⁷⁰ MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 22 EuGVO Rn. 31.

7. Teil: Der internationale Schiffskauf und Schiffsbau

Ebenso wie bei der Schiffsmiete ist auch bei Schiffsbau- und Schiffskaufverträgen das Schiff Gegenstand des Rechtsgeschäfts. Seit 2009 ist in der Praxis ein Rückgang des Umsatzes dieser für die maritime Wirtschaft bedeutenden Branche zu beobachten. Die internationale Wirtschaftskrise hat dazu geführt, dass Investoren im großen Umfang versuchen, bereits geordnete Schiffe abzubestellen oder zumindest deren Auslieferung zu verzögern.¹ Bei Neubauten decken die Kredite, welche in der Regel zwischen 60 und 80% der Schiffsfinanzierung ausmachen, den Marktpreis nicht mehr.² Die weltweite Wirtschaftskrise hat allerdings bisher noch nicht zu massenhaften Notverkäufen der wegen der weltweiten Überkapazität von den Reedereien aktuell nicht benötigten Schiffe geführt.³

§ 1 Gerichtsstand des Erfüllungsortes

Streitigkeiten wegen eines Schiffsbaus oder Schiffskaufs sind als vertragliche Streitigkeiten zu qualifizieren. Deshalb kommen neben dem allgemeinen Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1 EuGVVO in Betracht. Bei Kaufverträgen über bewegliche Sachen bestimmt sich der Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich EuGVVO. Soweit es sich bei Schiffskauf- oder Schiffsbauverträgen demnach um Kaufverträge über beweglichen Sachen handelt, wäre eine besondere Zuständigkeit der Gerichte am Lieferort gegeben.

¹ Osadnik, Financial Times Deutschland vom 5. Mai 2009 „Kein Fressen für die Geier“, S. 22.

² Osadnik, Financial Times Deutschland vom 5. Mai 2009 „Kein Fressen für die Geier“, S. 22.

³ Osadnik, Financial Times Deutschland vom 5. Mai 2009 „Kein Fressen für die Geier“, S. 22.

A. Kauf beweglicher Sachen (Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich)

Schiffe sind bewegliche Sachen im Sinne der EuGVVO.⁴ Wie bereits dargestellt, fallen sie deshalb nicht unter das Regime des Art. 22 Nr. 1 EuGVVO. Beim Verkauf eines Schiffes handelt es sich um einen regulären Kauf nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich EuGVVO.⁵ Schiffe sind insoweit wie jede andere bewegliche Sache zu behandeln ohne dass sich eine etwaige Registrierung des Schiffes in einem Schiffsregister auswirkt.

Entsprechend ist der Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich EuGVVO am vertraglich vereinbarten Lieferort, also regelmäßig dem Ort, an dem nach dem Vertrag das Schiff vom Käufer übernommen werden soll, soweit dieser in einem EuGVVO-Staat liegt.

Auch Schiffsbauverträge sind als Kaufverträge einzuordnen. Zwar beinhalten sie nicht lediglich die Lieferung und Übereignung des Schiffes, sondern vielmehr dessen Herstellung. Allerdings sind auch Werklieferungsverträge – trotz eines möglichen Dienstleistungselements – nach der gemeinschaftsrechtlich-autonomen Definition als Kaufverträge unter der EuGVVO einzustufen, soweit nicht der Dienstleistungsanteil überwiegt.⁶ Liefert der Hersteller, hier der Schiffsbauer, auch den zur Verarbeitung und schließlich zur Herstellung notwendigen Stoff, so überwiegt das Lieferungselement und der Vertrag ist als Kaufvertrag zu qualifizieren.⁷ Daher ist auch für Schiffsbauverträge der vertraglich vereinbarte Lieferort maßgeblich. In der Praxis wird dies meistens die Werft, in der das Schiff gebaut wurde, oder bei geschuldeter Überführung der Übernahmehafen sein.

B. Fälle des Art. 5 Nr. 1 lit. c i.V.m. lit. a

Ist der vertraglich vereinbarte Lieferort nicht in einem EuGVVO-Staat belegen, so greift die Regelung des Art. 5 Nr. 1 lit. b 1. Spiegelstrich EuGVVO nicht und der Erfüllungsort ist gemäß Art. 5 Nr. lit. a EuGVVO zu ermitteln. Dann entscheidet das kollisionsrechtlich zu ermittelnde anwendbare nationale Recht darüber, wie der Erfüllungsort zu bestimmen und wo dieser letztlich belegen ist.⁸

⁴ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 79; vgl. auch Magnus, IHR 2002, 45 (47).

⁵ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 79.

⁶ Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 46.

⁷ Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 46.

⁸ Vgl. Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 10c; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 58 m.w.N.

§ 2 Verbrauchergerichtsstand bei privatem Schiffskauf (Yachtkauf)

Bei einem privaten Yachtkauf, also dem Kauf eines Verbrauchers zu privaten Zwecken, handelt es sich um eine Verbrauchersache gem. Art. 15 EuGVVO. Entsprechend findet zugunsten des Verbrauchers das spezielle Regime für Verbrauchersachen (Art. 15 ff. EuGVVO) Anwendung. Zu beachten ist, dass nach Art. 15 Abs. 1 lit. c EuGVVO der Unternehmer in dem EuGVVO-Staat, in dessen Hoheitsgebiet der private Käufer seinen (Wohn-)Sitz hat, seine Verkaufstätigkeit ausübt oder seine Tätigkeit zumindest auch auf diesen Staat ausgerichtet hat. Ausreichend ist hierfür, wenn der Verkäufer Verkaufsanzeigen in den Medien dieses Mitgliedstaates schaltet oder dort einen Agenten beauftragt für ihn Yachtkäufer zu finden. Es ergeben sich weiter keine Besonderheiten im Vergleich zu Kaufverträgen über andere bewegliche Sachen.

§ 3 Gerichtsstands- und Schiedsvereinbarungen

Wegen des hohen Investitionsvolumens sind in der Praxis regelmäßig Schieds- oder Gerichtsstandsvereinbarungen Teil von Schiffsbau- oder Schiffskaufverträgen. Während bei Schiedsklauseln schon der Anwendungsbereich der EuGVVO nicht eröffnet ist,⁹ finden auf Gerichtsstandsklauseln die Regelungen des Art. 23 EuGVVO Anwendung.

⁹ Siehe 3. Teil § 1 B. IV.

8. Teil: Gerichtsstand bei Seeversicherungsachen

Unter Seeversicherungen versteht man allgemein alle Versicherungen gegen Gefahren der Seeschifffahrt.¹ Sie bilden eine Unterkategorie der Transportversicherungen.² Hierunter fallen insbesondere alle Seegüterversicherungen als Versicherung des Eigentümerinteresses an den transportierten Gütern selbst.³ Traditionell werden aber auch die Versicherung des Neubaus eines Schiffes (jedenfalls ab Stapellauf) sowie die Seekaskoversicherung, also die Versicherung des Eigentümerinteresses am Schiff selbst als Seeversicherungen eingeordnet.⁴ Die beiden Haupttypen der Seeversicherung sind demnach die Seekaskoversicherung und die Seegüterversicherung.⁵

Das Seeversicherungsrecht hat eine lange Tradition. Schon früh haben sich spezifische Versicherungen zur Abdeckung besonderer maritimer Risiken entwickelt, darunter P&I⁶ (als spezielle Form der Seehaftpflichtversicherung), Kasko-, Loss of Hire und FD&D Versicherungen sowie eine Vielzahl von besonderen Transport- und Güterversicherungen.⁷ Historischer Grund für die Entstehung maritimer Versicherungen war das Bedürfnis der Praxis, die mit der Seeschifffahrt verbundenen großen Risiken auf mehrere Personen zu verteilen.⁸ Auch sind die Seeversicherungsmärkte sehr international.⁹ Dabei ist für den EuGVVO-Raum insbesondere London von herausragender Bedeutung, da dort fast alle P&I-Versicherer ihren Sitz haben.¹⁰

§ 1 Objektive Anknüpfung

Im Hinblick auf die objektive Anknüpfung bestehen für das Seeversicherungsrecht keine Besonderheiten. Die Art. 8 bis 12 EuGVVO finden ohne Modifikationen

¹ MüKo(VVG)-*Looschelders*, § 209 VVG Rn. 3.

² *Herber*, Seehandelsrecht, S. 416; MüKo(VVG)-*Looschelders*, § 209 VVG Rn. 3.

³ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 416; MüKo(VVG)-*Looschelders*, § 209 VVG Rn. 3.

⁴ MüKo(VVG)-*Looschelders*, § 209 VVG Rn. 3.

⁵ MüKo(VVG)-*Looschelders*, § 209 VVG Rn. 3.

⁶ Protection & Indemnity.

⁷ Übersicht und Darstellung bei *Herber*, Seehandelsrecht, S. 419 ff.

⁸ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 416.

⁹ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 417.

¹⁰ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 417.

Anwendung. Maritime Versicherungsverträge unterscheiden sich insoweit nicht von anderen Versicherungsverträgen.

§ 2 Gerichtsstandsvereinbarungen (Art. 13 Nr. 5 i.V.m. Art. 14; Art. 23)

Wie insgesamt im Seevertragsrecht sind auch im Seeversicherungsrecht Gerichtsstandsvereinbarungen nach Art. 23 EuGVVO von erheblicher praktischer Bedeutung. Zu beachten sind allerdings die Einschränkungen, die die EuGVVO für Versicherungssachen vorsieht. Nach Art. 13 Nr. 5 EuGVVO kann von dem ansonsten zwingenden Regelungen der Art. 8 ff. EuGVVO in den durch Art. 14 benannten Fällen abgewichen werden. Art. 14 Nr. 1-4 EuGVVO konkretisiert die Ausnahme speziell für mit dem gewerblichen Betrieb von Schiffen, maritimen Anlagen und Luftfahrzeugen verbundene Risiken.

Anlass für diese Ausnahme war das besondere Interesse des Vereinigten Königreichs, bei Großversicherungen eine Gerichtsstandswahl zu ermöglichen.¹¹ Gerade bei Großrisiken sei der Schutzgedanke, der dem Regime des Versicherungsvertragsrecht zugrunde liegt, nicht mehr gerechtfertigt. Auf beiden Seiten stünden regelmäßig Unternehmen, die in der Lage seien ihre Interessen hinreichend durchzusetzen.¹² Diese zutreffende Annahme gilt insbesondere auch für das Seetransportgewerbe.¹³ Zudem ist das versicherte Risiko bei Seetransporten sehr beweglich, sodass ein berechtigtes Interesse der Parteien einer Seeversicherung besteht, durch eine Gerichtsstandsvereinbarung das Forum vorhersehbarer zu machen.¹⁴ Allerdings ist der Versicherungsmarkt für den Seetransport hochgradig integriert. Insbesondere im Vereinigten Königreich haben Rahmenpolicen, die eine Vielzahl verschiedener Risiken in einer Police zusammenfassen, einen signifikanten Marktanteil.¹⁵

A. Von Art. 14 erfasste Risiken

Art. 14 EuGVVO gliedert sich entsprechend den verschiedenen bei Schiffen und maritimen Anlagen relevanten Risiken. Er ermöglicht im Hinblick auf Schiffe und maritime Anlagen Gerichtsstandsvereinbarungen für Kaskoversicherungen (Nr. 1 lit. a), Wertversicherungen von Transportgütern (Nr. 1 lit. b), Haftpflichtversicherungen (Nr. 2), Versicherungen finanzieller Verluste (Nr. 3) und Zusatzversiche-

¹¹ Magnus/Mankowski-Heiss, Art. 14 Rn. 1; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/114 Nr. 140.

¹² Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/114 Nr. 140.

¹³ Vgl. Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/114 Nr. 140.

¹⁴ Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/114 Nr. 140.

¹⁵ Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/114 Nr. 140.

rungen (Nr. 4).¹⁶ Zudem enthält Art. 14 Nr. 5 EuGVVO noch eine Verweisung auf die Erste Richtlinie 73/239/EWG des Rates vom 24. Juli 1973 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung.¹⁷

Der in der Vorschrift verwendete Begriff „Seeschiff“ umfasst alle Fahrzeuge, die zum Verkehr auf See bestimmt sind.¹⁸ Entsprechend beschränkt sich die Norm nicht lediglich auf Schiffe nach dem allgemeinen Wortgebrauch, sondern umfasst auch Schlepper, Leichter, Luftkissen- und Tragflügelboote.¹⁹ Zudem setzt der Schiffsbegriff des Art. 14 EuGVVO nicht voraus, dass sich das Objekt aus eigener Kraft über See fortbewegen kann. Entsprechend sind auch Gerätschaften, die zur Förderung und Suche von natürlichen Ressourcen über das Meer bewegt werden als Schiff im Sinne der Vorschrift anzusehen.²⁰ Unbewegliche – weil z.B. mit dem Meeresgrund verankerte – Installationen fallen dagegen unter den Begriff der „Anlage“, werden aber ebenfalls von Art. 14 EuGVVO erfasst.²¹

I. Seekaskoversicherungen

Nach Art. 14 Nr. 1 lit. a EuGVVO sind Gerichtsstandsvereinbarungen bei seerechtlichen Kaskoversicherungen möglich. Solche Seekaskoversicherungen (auch hull insurance) schützen das Eigentümerinteresse am Schiff als Vermögensgegenstand.²² Mitversichert sind dabei regelmäßig alle Schäden an einzelnen Bestandteilen des Schiffes wie Rumpf, Ruder, Anker, Rettungsbooten etc.²³ Nach dem Wortlaut der Norm werden nur Kaskoversicherungen von gewerblich genutzten Schiffen oder Anlagen erfasst. Art. 14 Nr. 1 EuGVVO findet demnach keine Anwendung auf privat genutzte Yachten.²⁴ Unter die Vorschrift fallen auch noch im Bau befindliche Seeschiffe, soweit sich im relevanten Schaden ein Seerisiko verwirklicht hat, aber entsprechend keine Schäden, die im Trockendock oder den Werkhallen einer Werft aufgetreten sind.²⁵

¹⁶ Vgl. insgesamt Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 1 ff.; Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/114 Nr. 140.

¹⁷ Zuletzt geändert durch RL 2005/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2005, Abl.EG 2005 L 323/1.

¹⁸ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 1; Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 2; Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/115 Nr. 141.

¹⁹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 1; Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 2; Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/115 Nr. 141.

²⁰ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 1; Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/115 Nr. 141.

²¹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 1; Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 2; Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/115 Nr. 141.

²² Herber, Seehandelsrecht, S. 416; MüKo(VVG)-Looschelders, § 209 VVG Rn. 5.

²³ MüKo(VVG)-Looschelders, § 209 VVG Rn. 5.

²⁴ Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 1 Fn. 4.

²⁵ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 1; Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 2; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 1; Schlosser-Bericht, Abl.EG 1979, C 59/115 Nr. 141.

II. Wertversicherungen von Transportgütern (Seegüterversicherungen)

Gerichtsstandsvereinbarungen sind auch für Versicherungen gegen Schäden an Transportgütern gemäß Art. 14 Nr. 1 lit. b EuGVVO möglich. Diese Regelung erfasst demnach den zweiten Haupttypus der Seeversicherungen, die Seegüterversicherungen (auch Warenversicherung oder cargo insurance genannt). Güter im Sinne der Vorschrift sind alle körperlichen Gegenstände, die zur See befördert werden.²⁶ Die Seegüterversicherung dient dem Schutz des Interesses daran, dass die Güter die Gefahren der Beförderung und Lagerung überstehen.²⁷ Ausgenommen von der Vorschrift sind Versicherungen gegen Schäden am Reisegepäck der Passagiere. Zudem ist Voraussetzung für die Anwendung des Art. 14 Nr. 1 lit. b EuGVVO, dass die Güter zumindest zum Teil mit Schiffen (oder Luftfahrzeugen) befördert wurden.²⁸ Es ist dabei unerheblich, wo während des Transports der Schaden eingetreten ist oder verursacht wurde. Auch wenn dies auf einem Abschnitt des Transportes, der über Land verlief, eintrat, bleibt Art. 14 Nr. 1 lit. b EuGVVO anwendbar.²⁹ Dies ist insbesondere für den multimodalen Transport bedeutsam. Eine Unterscheidung nach den verschiedenen Transportabschnitten bei der Anwendung des Art. 14 Nr. 1 lit. b EuGVVO wäre auch in der Praxis unpraktikabel.³⁰ Komplikationen bei der Vertragsgestaltung und ein erhöhter Aufwand bei der Schadensregulierung wären unvermeidlich.³¹ Insbesondere beim Containertransport wäre der maßgebliche Transportabschnitt oftmals gar nicht feststellbar.³²

Ebenso wie bei den Seekaskoversicherungen nach Nr. 1 lit. a fallen auch nur Wertversicherungen für Transportgüter auf gewerblich genutzten Schiffen unter die Ausnahme des Art. 13 Nr. 5 i.V.m. Art. 14 Nr. 1 lit. b EuGVVO. Lit. b nimmt insoweit auf lit. a Bezug („mit diesen Schiffen“, gemeint sind die in lit. a bezeichneten Schiffe, also solche die gewerblich genutzt werden). Versicherungen, die das Reisegepäck von Passagieren betreffen, sind jedenfalls vom Anwendungsbeereich des Art. 14 Nr. 1 lit. b EuGVVO ausgenommen. Dies erklärt sich aus der *ratio* der Norm, da Passagieren regelmäßig nicht dieselbe Verhandlungsstärke wie die Versicherer haben.³³

²⁶ Vgl. zum deutschen Recht MüKo(VVG)-Looschelders, § 209 VVG Rn. 7.

²⁷ MüKo(VVG)-Looschelders, § 209 VVG Rn. 7.

²⁸ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 3.

²⁹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 2; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 2.

³⁰ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 3.

³¹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 2.

³² Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 2; Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 3.

³³ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 4; Schlosser-Bericht, ABL. EG 1979, C 59/115 Nr. 143.

III. Seehaftpflichtversicherungen (P&I-Versicherungen)

Art. 14 Nr. 2 EuGVVO betrifft Risiken aus Haftpflichtversicherungen, soweit der Schaden durch den Betrieb des Schiffes, der maritimen Anlage (lit. a) oder durch Transportgüter während der Beförderung (lit. b.) verursacht wurde. Seehaftpflichtversicherungen decken damit die Haftungsrisiken des Verkehrsträgers (also des Reeders, aber auch des Verfrachters) ab.³⁴ Im Seetransport dominiert dabei die Seehaftpflichtversicherung in Form der P&I-Versicherung.³⁵ Bei den P&I-Clubs handelt es sich um Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit, wobei die Leistungen und Beiträge in *Club Rules* festgelegt werden.³⁶ Die zur Deckung der Entschädigungsleistung notwendigen Beiträge werden von den Mitgliedern im Umlageverfahren erhoben.³⁷ Trotz dieser Besonderheiten der P&I-Versicherung ist sie als Seehaftpflichtversicherung im Sinne des Art. 14 Nr. 2 EuGVVO einzuordnen, da sie im Verhältnis des Versicherten zum P&I-Club im Schadensfall diesem einen typischen Seehaftpflichtversicherungsanspruch gewährt.

Wie schon nach Art. 14 Nr. 1 EuGVVO wird der Betrieb des Schiffes zu gewerblichen Zwecken vorausgesetzt. Schadensersatzansprüche, die während einer Probefahrt entstanden sind, fallen jedenfalls auch unter Art. 14 Nr. 2. EuGVVO, denn auch eine Probefahrt ist ein Betrieb eines Schiffes.³⁸ Seine Tauglichkeit für die regelmäßige Verwendung, wird gerade durch eine Probeverwendung festgestellt. Zweifelhaft ist dagegen, ob auch Haftpflichtansprüche im Zusammenhang mit dem Bau oder der Instandsetzung eines Schiffes oder einer Anlage erfasst sind.³⁹ Gemeint sind insbesondere Ansprüche von geschädigten Dritten gegenüber der Werft für Schäden, welche durch das Schiff selbst verursacht worden sind.⁴⁰ Diese Frage wurde schon von den Verfassern des EuGVÜ offen gelassen und ist auch bei der Vergemeinschaftung in die EuGVVO nicht geklärt worden.⁴¹ Gegen eine Einbeziehung dieser Haftpflichtansprüche spricht zumindest der Wortlaut der Norm. Art. 14 Nr. 2 EuGVVO setzt die Verwendung oder den Betrieb eines Schiffes oder einer Anlage voraus. Das Bauen oder Instandsetzen ist aber kein Betrieb, sondern soll vielmehr einen solchen nach Beendigung der Arbeiten ermöglichen. Auch wird das Schiff oder die Anlage bei diesen Arbeiten nicht selbst „verwendet“. Zwar würde eine Ausweitung des Art. 14 Nr. 2 EuGVVO auf Haftpflichtansprüche im Zusammenhang mit dem Bau oder der Instandsetzung durchaus der *ratio* der Norm entsprechen. Auch bei den Bau oder die Instandsetzung betreffenden Haftpflichtversicherungen stehen sich auf beiden Seiten regelmäßige Unter-

³⁴ Herber, Seehandelsrecht, S. 416.

³⁵ Herber, Seehandelsrecht, S. 422.

³⁶ Herber, Seehandelsrecht, S. 422 f.

³⁷ Herber, Seehandelsrecht, S. 423.

³⁸ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 3; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 3; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 144.

³⁹ Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 3; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 144.

⁴⁰ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 6.

⁴¹ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 6; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 144.

nehmen gegenüber, die in der Lage sind, ihre Interessen hinreichend durchzusetzen. Allerdings sind die Risiken bei Bau und Instandsetzung nicht mit denen beim Betrieb eines Schiffes vergleichbar. Sie sind nicht schiffsspezifisch sondern bau- bzw. werkspezifisch, da sie sich in ihrem Wesen nicht von Risiken bei anderen Bauprojekten unterscheiden. Die Schäden mögen zwar durch das Schiff selbst entstanden sein, aber doch im begrenzten und kontrollierten Raum der Werft. Die *ratio* der Norm gebietet daher nicht zwingend eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs über den Wortlaut hinaus. Eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Art. 14 Nr. 2 EuGVVO auf Haftpflichtansprüche im Zusammenhang mit dem Bau oder der Instandsetzung ist deshalb abzulehnen.⁴²

Art. 14 Nr. 2 EuGVVO erfasst ebenso wenig wie Nr. 1 Versicherungen, die das Reisegepäck von Passagieren betreffen.

Die Rückausnahme in lit. a 2. Halbsatz betrifft dagegen nur Beförderungen mit Luftfahrzeugen und ist somit für Haftpflichtversicherungen von Schiffen unerheblich.

IV. Versicherungen sonstiger finanzieller Verluste (Fracht- und Charterverluste)

Art. 14 Nr. 3 EuGVVO betrifft Gerichtsstandsvereinbarungen für Versicherungen von sonstigen finanziellen Verlusten, die im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Verwendung eines Schiffes stehen, wobei der Begriff „finanzieller Verlust“ demjenigen der RL 73/239/EWG entspricht.⁴³ Zwei Fallgruppen hat der europäische Gesetzgeber bereits in den Wortlaut der Norm aufgenommen. Erfasst werden demnach Fracht- und Charterverluste. Versicherungen dieser Art erfassen z.B. Verluste, die durch einen Unfall entstehen und für die mangels einer entsprechenden Regelung im Transportvertrag kein vertraglicher Kompensationsanspruch gegenüber dem Verfrachter besteht, oder durch den der Frachtführer seinen Frachtauspruch verliert.⁴⁴ Versicherungen von Charterverlusten wiederum schützen den Eigentümer eines Schiffes vor dem Verlust seiner Charter gegenüber Charterer.⁴⁵ Ebenso erfasst werden Versicherungen gegen Vermögensschäden durch verspätete Ankunft des Schiffes.⁴⁶

Daneben werden auch finanzielle Verluste wegen Schlechtwetter, Gewinnausfall, unvorhergesehenen Geschäftsunkosten, Wertverluste, Mietzinsausfälle und andere indirekte kommerzielle und nichtkommerzielle Verluste erfasst.⁴⁷

⁴² A.A. Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 3.

⁴³ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 9; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 4; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 146.

⁴⁴ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 9.

⁴⁵ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 9; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 146.

⁴⁶ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 9; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 146.

⁴⁷ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 9; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 4; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/115 Nr. 146, mit ausführlicher Aufzählung.

V. Zusatzversicherungen

Art. 14 Nr. 4 EuGVVO ermöglicht Gerichtsstandsvereinbarungen bei Zusatzversicherungen. Der Begriff des zusätzlichen Risikos entspricht dabei nicht demjenigen der RL 73/239/EWG.⁴⁸ Dies ergibt sich schon aus dem Zweck der Richtlinie, die die Zulassung von Versicherungsunternehmen regeln will.⁴⁹ Vielmehr bezieht sich der Begriff auf Art. 14 Nr. 1 bis 3 EuGVVO und erfasst nur Versicherungen, die mit den dort genannten Risiken – meist als zu den dort genannten Hauptrisiken mitversicherten Zusatzrisiken – und damit dem Betrieb des Schiffes oder der Anlage im Zusammenhang stehen.⁵⁰ So fallen unter Art. 14 Nr. 4 EuGVVO Versicherungen gegen außerplanmäßige Betriebskosten (z.B. zusätzliche nicht vorhergesehene Hafengebühren) oder eine Versicherung für den Verlust, der dadurch eintritt, dass eine Ladung untergeht oder beschädigt wird, deren Wert sich während des Transports erhöht hat.⁵¹ Solche *shipowners disbursement* und *increased value* Versicherungen sind insbesondere im Vereinigten Königreich verbreitet.⁵²

Nicht erforderlich ist, dass die Zusatzrisiken in der gleichen Police versichert sind wie das Hauptrisiko. Eine solche Koppelung geht aus dem Wortlaut nicht hervor. Sie ist auch nicht im Hinblick auf die *ratio* der Norm geboten. Auch bei eigenständigen Zusatzversicherungen stehen sich regelmäßig zwei Unternehmen gegenüber, die in der Lage sind ihre Interessen hinreichend durchzusetzen.

VI. Sonstige Großrisiken

Soweit einzelne Großrisiken noch nicht ohnehin unter die Nr. 1-4 des Art. 14 EuGVVO fallen, enthält Nr. 5 eine Verweisung für Großrisiken allgemein. Der Begriff ergibt sich dabei aus RL 73/239/EWG (insbesondere Art. 5 lit. d i.V.m. dem Anhang der RL). Die für das Seeprivatrecht relevanten Risiken sind aber regelmäßig bereits von den Nr. 1-4 erfasst.

B. Besondere Bedeutung von Handelsbräuchen (Art. 23)

Soweit eine Gerichtsstandsvereinbarung nach Art. 13 Nr. 5 i.V.m. Art. 14 EuGVVO überhaupt zulässig ist, muss die konkrete Gerichtsstandsvereinbarung auch den Erfordernissen des Art. 23 EuGVVO entsprechen. Diesbezüglich haben sich spezifische Handelsbräuche im Seeversicherungsrecht herausgebildet, die ihre

⁴⁸ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 11; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 5 Fn. 18; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/116 Nr. 147.

⁴⁹ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 11.

⁵⁰ Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 11; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 4; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/116 Nr. 147.

⁵¹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 14 Rn. 7 f.; Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 12; Rauscher-Staudinger, Art. 14 Brüssel I-VO Rn. 5; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/116 Nr. 147.

⁵² Kropholler, EuZPR, Art. 14 EuGVO Rn. 12.

Wirkung unter Art. 23 Abs. 1 lit. c EuGVVO entfalten. So bedarf es z.B. keiner ausdrücklichen oder schriftlichen Zustimmung der Parteien zu einer Gerichtsstandsklausel, wenn beide Parteien wussten, dass P&I Clubs nur Verträge mit einer Gerichtsstandsklausel zugunsten Londons abschließen.⁵³ Daneben bleiben jedoch die besonderen Einschränkungen des Art. 13 EuGVVO weiter anwendbar, soweit der P&I Club Versicherer und die andere Partei Versicherungsnehmer sind.⁵⁴

⁵³ Magnus/Mankowski-Magnus, Art. 23 Rn. 127; vgl. QBD v. 15. Dezember 2004 – *Standard Steamship/GIE* – [2005] 1 All ER 618 (Comm.), 618 (631 ff Rn. 43 ff).

⁵⁴ Magnus/Mankowski-Magnus, Art. 23 Rn. 127.

9. Teil: Gerichtsstand für Berge- und Hilfslohn

Eine weitere spezifisch seerechtliche Vorschrift findet sich in Art. 5 Nr. 7 EuGVVO. Wie bereits Art. 7 EuGVVO steht diese Regelung im engen Zusammenhang mit einem internationalen Übereinkommen, in diesem Fall dem Brüsseler Übereinkommen über den Arrest von Seeschiffen (Brüsseler Arrest-Übereinkommen).¹

Gegenstand der Norm ist die Zuständigkeit für Klagen im Zusammenhang mit Berge- und Hilfslohn. Das Phänomen der Bergung ist originär seerechtlich. Dabei versteht man unter „Bergung“ die freiwillige Errettung eines Schiffes oder sonstiger Vermögensgegenstände zu Wasser aus einer Gefahr, aus der eine eigenständige Rettung (Selbstrettung) nicht möglich ist.² Art. 5 Nr. 7 EuGVVO ist deshalb auf die besonderen Erfordernisse der Schifffahrt zugeschnitten. Er geht bereits auf eine entsprechende Vorschrift im EuGVÜ zurück und trägt insbesondere den Interessen Großbritanniens im Hinblick auf seerechtliche Streitigkeiten Rechnung.³ Deshalb folgt zunächst eine Darstellung und Diskussion der im englischen Recht bekannten Klage *in rem* unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für das Seeprivatrecht. Vor diesem Hintergrund wird anschließend Funktion und Anwendung des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO dargestellt.

§ 1 Klagen *in rem* sowie Arrest von Schiffen unter der EuGVVO

Einige Rechtssysteme sehen nach ihrem nationalen Prozessrecht Gerichtsstände am Belegenheitsort einer Sache vor. So hat insbesondere im englischen Seehandelsrecht bei Klagen *in rem* und *quasi in rem* die Zuständigkeit der Gerichte am Belegenheitsstaat der Sache eine hohe praktische Bedeutung.⁴ Die Klage ist bei

¹ Brüsseler Übereinkommen über den Arrest von Seeschiffen von 1952, BGBl. 1972 II, 653 (655).

² *Trümper* in: Handwörterbuch des Europäischen Privatrechts, Band 1, „Bergung“.

³ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 89; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 115; Schlosser-Bericht, ABL EG 1979, C 59/109 Nr. 121.

⁴ *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 591 Rn. 8.14; *Meeson*, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 ff. Rn. 3.122 ff.; *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 445.

Klagen *in rem* gegen das Schiff als solches gerichtet.⁵ Nach dem nationalen englischen Prozessrecht sind dann die Admiralty Courts für alle Klagen aus *maritime and statutory liens* (insbesondere Schiffsgläubigerrechte) grundsätzlich zuständig, soweit sich das Schiff in englischen Hoheitsgewässern befindet.⁶ Nach dem Arrest des Schiffes wird im Wege der sogenannten *tag jurisdiction* durch Zustellung der Klage an das Schiff (*service of claim form*) die Zuständigkeit im konkreten Fall begründet.⁷ Die kontinentaleuropäischen Rechtsordnungen sehen dagegen Schiffe nicht als eigenständige juristische Personen an, so dass diese auch nicht unmittelbar (*in rem*) verklagt werden können.⁸ Zwar kennen auch kontinentaleuropäische Rechtsordnungen den Arrest eines Schiffes. Dieser dient aber lediglich zur Sicherung eines Anspruches bzw. der Unterstützung eines Prozesses – im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes – gegen die Eigentümer.⁹

§ 2 Verhältnis zur Systematik der EuGVVO

Einen Gerichtsstand für Klagen *in rem* sieht die EuGVVO nicht vor. Sie geht grundsätzlich von einer Person als Partei des Rechtsstreits aus. Insbesondere lässt sich dies auch am allgemeinen Gerichtsstand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO festmachen, der an den (Wohn-)Sitz einer Person anknüpft. Ein Schiff hat aber gerade keinen solchen (Wohn-)Sitz und ist nicht „Person“, auch nicht juristische Person, im Sinne der EuGVVO.¹⁰ Die EuGVVO folgt insoweit der kontinentaleuropäischen Tradition und kennt keine Klagen gegen das Schiff selbst. Unter der EuGVVO sind demnach Klagen *in rem* grundsätzlich gesperrt.

Dem lässt sich auch nicht entgegenen, dass der Anwendungsbereich der EuGVVO bei solchen *in rem* Klagen schon nicht eröffnet ist und deshalb Klagen *in rem* nach dem nationalen Recht möglich bleiben. Tatsächlich zielt die Klage nämlich auf die hinter dem Schiff stehenden Eigentümer oder Charterer.¹¹ Diesen Personen

⁵ Marsden, Collisions at Sea, S. 31 ff. Rn. 2-34 ff., Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 Rn. 3.122; Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 446; Theis, J. Mar. L. & Com. 2001, 59 (63); bzgl. der tatsächlichen Wahrnehmung der Verteidigung des Schiffes im Prozess siehe Marsden, Collisions at Sea, S. 646 Rn. 18-47.

⁶ Vgl. Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 586 Rn. 8.06; Schmidt-Vollmer, Schiffsgläubigerrechte und ihre Geltendmachung, S. 152 f.

⁷ Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 67 Rn. 2.37, S. 586 Rn. 8.06; Theis, J. Mar. L. & Com. 2001, 59 (63).

⁸ Theis, J. Mar. L. & Com. 2001, 59 (63).

⁹ Theis, J. Mar. L. & Com. 2001, 59 (63).

¹⁰ Vgl. Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 446.

¹¹ Court of Appeal v. 20. April 1989 – *The Deichland* – [1990] 1 Q.B., 361; Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 592 ff. Rn. 8.15 f.; Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 446 f.; kritisch bzgl. der tatsächlich von *in rem* Klagen betroffenen Person (nur Eigentümer) Meeson, P&I International 1992, 5 (5 ff.); Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 109 ff. Rn. 3.122 ff.

soll aber der Schutz und die Rechtsicherheit durch die Anwendung der EuGVVO nicht entzogen werden. Es ist ein Ziel der EuGVVO, dass eine Partei mit (Wohn-)Sitz nach Art. 2 EuGVVO in einem EuGVVO-Staat grundsätzlich – also wenn keine Ausnahmen bzgl. des Anwendungsbereichs vorliegen – nur nach den Vorschriften der EuGVVO in einem anderen EuGVVO-Staat verklagt werden kann. Dieser Grundsatz soll auch nicht durch Spezialitäten des nationalen Rechts eines EuGVVO-Staats ausgehebelt werden können.¹² Entsprechend ist die Klage *in rem* wie eine Klage *in personam* zu behandeln.¹³

Deshalb begründet ein nach den nationalen Vorschriften durchgeführter Arrest oder sonstige Beschlagnahme als solche grundsätzlich keine internationale Zuständigkeit nach der EuGVVO für die Hauptsache.¹⁴ Zwar regelt die EuGVVO nicht abschließend die internationale Zuständigkeit für einstweilige Maßnahmen (vgl. Art. 31 EuGVVO).¹⁵ Vielmehr ermöglicht¹⁶ sie gerade den im Seerecht wichtigen, nach nationalem Recht vorgesehenen Maßnahmen des einstweiligen Rechtsschutzes in der Form des Arrestes, weiterhin angewandt zu werden.¹⁷ Die EuGVVO verbietet aber grundsätzlich, an solche Maßnahmen eine Zuständigkeit in der Hauptsache zu knüpfen.¹⁸ Einzige Ausnahme ist die Regelung des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO, die nachfolgend dargestellt wird.

A. Vorrang internationaler Übereinkommen (Brüsseler Arrest-Übereinkommen)

Allerdings ist im Hinblick auf Klagen *in rem* zu beachten, dass sich häufig eine internationale Zuständigkeit aus nach Art. 71 EuGVVO vorrangig anzuwendenden internationalen Übereinkommen ergeben wird.¹⁹ Die Zuständigkeitsregelungen dieser speziellen Übereinkommen haben auch dann Vorrang nach Art. 71 EuGVVO, wenn deren Gerichtsstände strukturell nicht denen der EuGVVO entsprechen, also z.B. Klagen *in rem* zulassen.²⁰

¹² Vgl. Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 111 Rn. 3.126.

¹³ Özçayir, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 447.

¹⁴ Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

¹⁵ Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 124.

¹⁶ Daneben kann die Zuständigkeit für Maßnahmen des einstweiligen Rechtsschutz auch auf die Gerichtsstände der EuGVVO gegründet werden, vgl. EuGH v. 17. November 1998, Rs. C-391/95 – *Van Udem Maritime/Decoline* – Slg. 1998 I, 7091.

¹⁷ Vgl. Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 77 Rn. 271.

¹⁸ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 344; Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 124; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/109 Nr. 123.

¹⁹ Court of Appeal v. 9. Mai 1991 – *The Po* – [1991] 2 Lloyd's Rep., 206 (206 ff.); Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 593 Rn. 8.15; Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 117 f. Rn. 3.146 ff.; vgl. MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 89.

²⁰ Tetley, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1926.

Ein praktisch wichtiges Beispiel hierfür ist Art. 7 des Brüsseler Arrest-Übereinkommens, welches in den meisten EuGVVO-Staaten (darunter die bedeutenden Schifffahrtsnationen) in Kraft getreten ist.²¹ Nach Art. 7 Brüsseler Arrest-Übereinkommen kann die internationale Zuständigkeit eines Vertragsstaats aufgrund eines Arrests des betreffenden Schiffes in seinen Hoheitsgewässern begründet werden, wenn auch das nationale Recht diese Zuständigkeit (z.B. durch Klagen *in rem* nach englischen Recht) vorsieht.²² Auch der EuGH hat sich in seiner *Tatry*-Entscheidung²³ noch zum EuGVÜ mit dieser Problematik befasst und festgestellt, dass besondere Übereinkommen grundsätzlich Vorrang genießen. Allerdings besteht der Vorrang nur, soweit die betreffenden Übereinkommen – hier das Brüsseler Arrest-Übereinkommen – tatsächlich Regelungen für die konkrete Frage enthalten.²⁴

Soweit demnach der Anwendungsbereich des Brüsseler Arrest-Übereinkommens eröffnet ist, ermöglicht dieses über dessen Art. 7 Abs. 1 auch eine am jeweiligen nationalen Recht orientierte Zuständigkeit für Klagen *in rem*.

Art. 7 Abs. 1 Brüsseler Arrest-Übereinkommen ist insoweit strukturell mit der Regelung des Art. 5 Nr. 7 lit. a EuGVVO vergleichbar.²⁵ Allerdings bezieht sich der Gerichtsstand nach dem Brüsseler Arrest-Übereinkommen lediglich auf den vollzogenen Arrest des Schiffes selbst (vgl. Art. 7 Abs. 1), also eine durchgeführte Arrestpfändung.²⁶ Es begründet keine Zuständigkeit für den Fall, dass die Ladung des Schiffes oder eine Frachtforderung, für die ein Haftungsrecht besteht, mit einem Arrest belegt wurden.²⁷

§ 3 Regelung des Art. 5 Nr. 7

Angesichts der bereits im Brüsseler Arrest-Übereinkommen vorgesehenen Zuständigkeiten und der weiten Verbreitung dieses Übereinkommens unter den EuGVVO-Staaten, wurde eine umfassende Regelung der Zuständigkeiten im Zusammenhang mit Arresten für entbehrlich gehalten.²⁸ Dies gilt um so mehr, als der Anwendungsbereich des Brüsseler Arrest-Übereinkommens sehr weit ist. Es findet auch auf Beklagte Anwendung, die in einem Nicht-Mitgliedstaat des Brüsseler

²¹ Vgl. *Kropholler*, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 123.

²² *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 87; *Tetley*, Marine Cargo Claims, Volume 2, S. 1926 f.

²³ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439; vgl. *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 65 Rn. 2.36, S. 595 Rn. 8.16; *Marsden*, Collisions at Sea, S. 47 Rn. 2-75 Fn. 32; *Meeson*, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 120 f. Rn. 3.159 ff.

²⁴ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5471 Rn. 25).

²⁵ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 345; hierzu sogleich.

²⁶ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 345.

²⁷ Vgl. *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

²⁸ *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 115.

Arrest-Übereinkommens ihren Wohnsitz haben (vgl. Art 1 Abs. 3).²⁹ Die EuGVVO erkennt dies nach Art. 71 Abs. 2 an.

A. Ratio der Norm (Ergänzung des Brüsseler Arrest-Übereinkommens)

Der europäische Gesetzgeber hat es allerdings für erstrebenswert erachtet, auch für Konstellationen, bei denen die Ladung des Schiffes oder eine Frachtforderung, für die ein Haftungsrecht besteht, mit einem Arrest belegt wurden, eine internationale Zuständigkeit im *forum arresti* zu schaffen und dies in Art. 5 Nr. 7 EuGVVO umgesetzt.³⁰ Dem Bergungsunternehmer kann regelmäßig nach dem materiellen Seerecht nicht lediglich ein Haftungsrecht am Schiff, sondern auch an der Ladung oder einer Frachtforderung zur Sicherung seines Bergelohns eingeräumt werden.³¹ Zudem trägt die Vorschrift der – nicht in Art. 7 Brüsseler Arrest-Übereinkommen berücksichtigten – Praxis Rechnung, dass es oftmals an einer Arrestpfändung fehlen wird, weil Sicherheiten geleistet wurden.³² Auch in diesen Konstellationen besteht aber nach Auffassung des europäischen Gesetzgebers ein berechtigtes Interesse zur Eröffnung der Zuständigkeit in der Hauptsache im *forum arresti*.³³ Art. 5 Nr. 7 lit. b EuGVVO begründet deshalb auch an dem Ort, an dem die Sicherheit geleistet wurde einen Gerichtsstand. Die Regelungen des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO ergänzen demnach die sich aus dem Brüsseler Arrest-Übereinkommen ergebende Zuständigkeit am Ort des bereits vollzogenen Arrest an dem Schiff selbst und schließen somit eine vom Ordnungsgeber erkannte Lücke.³⁴

Das Haftungsprivileg an Ladung und Frachtforderungen ist insbesondere dann von großer wirtschaftlicher Bedeutung, wenn das Schiff selbst nicht mehr als Haftungsobjekt zur Verfügung steht,³⁵ z.B. wenn eine Rettung des Schiffes aus faktischen Gründen nicht möglich oder unwirtschaftlich war. Auch in dieser Konstellation soll dem Bergeunternehmer ein vorrangiger Zugriff auf die erreteten wirtschaftlichen Werte gesichert werden.³⁶ Gerade der Bergungsunternehmer ist nämlich besonders schutzwürdig. Ohne seine Leistung wären Schiff und Ladung möglicherweise vollständig verloren und damit (meist sämtliche) wirtschaft-

²⁹ Vgl. *Kropholler*, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 123; *MüKo(ZPO)-Gottwald*, Art. 5 EuGVO Rn. 89; *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 115.

³⁰ *Magnus/Mankowski-Mankowski*, Art. 5 Rn. 312; *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

³¹ *Kropholler*, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 123.

³² *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 5 Rn. 345; *Rauscher-Leible*, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 117.

³³ Vgl. *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 5 Rn. 345.

³⁴ *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

³⁵ *Kropholler*, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 123; *Schlosser-Bericht*, ABLEG 1979, C 59/109 Nr. 122; *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

³⁶ *Nagel/Gottwald*, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 87.

lichen Werte zerstört.³⁷ Es ist deshalb billig, ihm nicht lediglich ein Haftungsvorrecht an dem Schiff selbst, sondern auch der Ladung und etwaigen Frachtforderungen einzuräumen.³⁸ Ein solches materielles Haftungsvorrecht wird durch Art. 5 Nr. 7 EuGVVO prozessual abgesichert, da die Interessen des Klägers (Bergeunternehmer) insoweit höher zu bewerten sind als die des Beklagten, der ohne Eingreifen des Klägers möglicherweise Schiff und Ladung vollständig verloren hätte.³⁹ Es wäre deshalb unbefriedigend, dem Bergungsunternehmer nur die sonstigen Gerichtsstände nach der EuGVVO (insbesondere den allgemeinen Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO) zu eröffnen.⁴⁰

Unter diesen Umständen ist eine – grundsätzlich von der EuGVVO missbilligte⁴¹ – Zuständigkeit im *forum arresti* ausnahmsweise interessengerecht.⁴²

Orientiert an Art. 7 Abs. 1 Brüsseler Arrest-Übereinkommen weitet deshalb Art. 5 Nr. 7 EuGVVO für Klagen, die nach englischem Recht als *in rem* anzusehen wären, die Zuständigkeit des *forum arresti* auch auf die mit Arrest belegten Frachtforderungen oder Ladungsteile aus.⁴³ Allerdings handelt es sich bei Art. 5 Nr. 7 EuGVVO keineswegs um einen „echten“ Gerichtsstand *in rem*. Die Norm geht gerade nicht vom Schiff als Partei aus. Wie alle Gerichtsstände der EuGVVO ist Art. 5 Nr. 7 EuGVVO als Gerichtsstand *in personam* ausgestaltet.⁴⁴ Deshalb werden nur Klagen *in personam* von Art. 5 Nr. 7 EuGVVO ermöglicht.⁴⁵ Er entspricht jedoch funktional den im englischen Bergungsrecht so bedeutsamen Gerichtsständen *in rem*.⁴⁶

B. Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO ist eröffnet, soweit es sich sachlich um Ansprüche aus einer Bergungs- oder Hilfeleistung zugunsten einer

³⁷ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 348; Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311.

³⁸ Zum materiellen Haftungsrecht bei Bergung und Hilfeleistung, vgl. Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse, S. 444 ff.

³⁹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 348; Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 124; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/109 Nr. 122; vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311.

⁴⁰ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 348; Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 123; Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 312.

⁴¹ Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 124.

⁴² Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 348.

⁴³ Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27; vgl. MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 90; vgl. Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 126; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/109 Nr. 123.

⁴⁴ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311, 316; a.A. wohl Layton/Mercer, European Civil Practice, Rn. 15.120.

⁴⁵ MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 90.

⁴⁶ Vgl. Layton/Mercer, European Civil Practice, Rn. 15.120.

Ladung oder Frachtforderung handelt, nicht jedoch für sonstige Ansprüche. Der Beklagte muss zudem behaupten, dass ihm Rechte an der Ladung oder der Frachtforderung zustehen oder zurzeit der Bergungs- oder Hilfeleistungen zustanden.⁴⁷ Aus dem eindeutigen Wortlaut ergibt sich, dass es auf die Fracht ankommt. Der Beklagte muss daher nicht – kann aber – der Eigentümer des Schiffes sein.⁴⁸ Der Begriff „Fracht“ ist im Übrigen weit auszulegen. Er erfasst nicht nur Fracht im Sinne einer Voyage Charter oder eines Stückgutfrachtvertrages, sondern auch im Wege der Time Charter transportierte Güter.⁴⁹ Dies ergibt sich schon aus der *ratio* der Norm. Für den Bergungsunternehmer ist meist nicht zu erkennen, wie der Transport der Güter im Einzelnen ausgestaltet ist. Ob es sich dabei um eine Voyage oder Time Charter handelt, ist für seine Leistung und die daraus resultierende Privilegierung unerheblich. Eine etwaige Differenzierung wäre deshalb unbillig und kann entsprechend nicht vom europäischen Gesetzgeber beabsichtigt gewesen sein.

Im Hinblick auf den persönlichen Anwendungsbereich gilt Art. 5 Nr. 7 EuGVVO auch für Rechtsnachfolger von Gläubiger und Schuldner.⁵⁰ Die besonderen Rechtsbegriffe des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO sind autonom auszulegen.⁵¹

I. Keine Ansprüche aus Bergungsvertrag

Nicht erfasst werden aber Ansprüche gegen den Reeder oder Schiffseigentümer, deren Rechtsgrundlage ein Vertrag ist.⁵² Für sich aus Bergungsverträgen ergebende Ansprüche gelten, wie für alle anderen Dienstleistungen, die sonstigen allgemeinen und besonderen Gerichtsstände der EuGVVO, also insbesondere der Gerichtsstand am Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 1 lit. b) 2. Spiegelstrich.⁵³ Dies ist von großer praktischer Relevanz. Tatsächlich werden die meisten Bergeleistungen heute aufgrund von Bergungsverträgen erbracht.⁵⁴ Diese wiederum enthalten meist Schiedsklauseln und entziehen damit die Streitigkeit dem Anwendungsbe-

⁴⁷ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 350; Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 125; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 90; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁴⁸ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 316, 317.

⁴⁹ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 315; vgl. auch Layton/Mercer, European Civil Practice, Rn. 15.121.

⁵⁰ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 352; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 115.

⁵¹ Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 125; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 90; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁵² Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 318; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 92; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 88; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116; Schlosser-Bericht, ABL. EG 1979, C 59/109 Nr. 123; Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

⁵³ Vgl. Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 350; Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 126; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 92; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁵⁴ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 318.

reich der EuGVVO nach Art. 1 Abs. 2 lit. d.⁵⁵ Art. 5 Nr. 7 EuGVVO dürfte deshalb in der Gerichtspraxis eine eher geringe Rolle spielen.

Allerdings werden Bergungsverträge regelmäßig nur zwischen dem Schiffseigentümer und dem Bergungsunternehmer geschlossen.⁵⁶ Andere Parteien, die Rechte an der Ladung geltend machen, sind meist nicht an den Vertrag gebunden. Im Hinblick auf Bergungsforderungen gegen diese anderen Parteien bleibt Art. 5 Nr. 7 EuGVVO deshalb anwendbar.⁵⁷

II. Ansprüche gegen den Bergungsunternehmer bzw. Hilfeleistenden

Grundsätzlich werden Forderungen gegen den Bergungsunternehmer vom Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO nicht erfasst.⁵⁸ Dabei handelt es sich gerade nicht um Arrestforderungen.⁵⁹ Vielmehr sind solche Forderungen – z.B. wegen der Beschädigung der Ladung – meist deliktsrechtlicher Natur und fallen deshalb in den Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO.⁶⁰

In der Literatur unterschiedlich bewertet wird allerdings die Frage, ob Art. 5 Nr. 7 EuGVVO einen Gerichtsstand für sonstige – also nicht deliktische – Klagen des Hilfesuchenden eröffnet. Dabei kommen insbesondere Feststellungsklagen des Hilfesuchenden auf Nichtbestehen einer Zahlungspflicht in Betracht, sowie Klagen auf Rückzahlung von zuviel geleistetem Bergelohn.⁶¹ Für eine Berücksichtigung auch dieser Klagen spricht der enge Zusammenhang mit einer möglichen Klage des Bergungsunternehmers auf seinen Bergelohn. Zudem könnte man vorbringen, dass die Anwendung des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO auf solche Ansprüche des Hilfesuchenden angemessen sei und zu einer Herstellung der „Waffengleichheit“ führe.⁶² Dies entspräche auch der Systematik des Art. 5 EuGVVO insgesamt, denn alle anderen in Art. 5 begründeten Gerichtsstände stünden sowohl Gläubiger als auch Schuldner offen.⁶³

Zwar findet eine solche Auslegung zugunsten des Schuldners im Wortlaut des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO keine Stütze.⁶⁴ Allerdings ist der Wortlaut der Norm so weit gefasst, dass auch Klagen gegen den Bergungsunternehmer darunter subsu-

⁵⁵ *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, Rn. 6.143; Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311.

⁵⁶ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 318.

⁵⁷ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 318.

⁵⁸ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 92; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 89; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116; Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

⁵⁹ Schlosser, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 27.

⁶⁰ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 312; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁶¹ Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 126; vgl. auch Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁶² Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 126.

⁶³ Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 311.

⁶⁴ MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 92.

miert werden könnten.⁶⁵ Gegen eine weite Auslegung spricht letztlich jedoch die *ratio* der Norm.⁶⁶ Art. 5 Nr. 7 EuGVVO möchte gerade den Hilfeleistenden privilegieren. Ihm soll ein Forum zur vereinfachten Durchsetzung seiner Ansprüche gewährt werden.⁶⁷ Diese Privilegierung auch dem Hilfesuchenden zukommen zu lassen, lässt sich dagegen nicht rechtfertigen.⁶⁸

C. Internationaler Gerichtsstand und örtliche Zuständigkeit

Anknüpfungspunkt der Norm ist der Ort, an dem die Ladung oder Frachtforderung nach der Bergung bzw. Hilfeleistung beschlagnahmt oder eine entsprechende Sicherheit zur Abwendung des Arrests geleistet wurde.⁶⁹ Ob ein Arrest besteht oder eine entsprechende Sicherheit geleistet wurde, richtet sich wiederum nach dem nationalen Recht (vgl. Art. 31 EuGVVO).⁷⁰ Im Anwendungsbereich des Brüsseler Arrest-Übereinkommens geht dieses jedoch dem originär nationalen Recht (sofern dieses nicht ohnehin dessen Umsetzung ist) vor.⁷¹

Soweit die Voraussetzungen des Art. 5 Nr. 7 EuGVVO erfüllt sind, eröffnet dieser dem Bergungsunternehmer bzw. Hilfeleistenden ein Forum bei dem Gericht, welches einen Arrest über die Fracht oder Frachtforderung verhängt hat (lit. a).⁷² Soweit tatsächlich kein Arrest besteht, sind die Gerichte des Ortes zuständig, an denen ein solcher Arrest hätte verhängt werden können, wenn nicht Sicherheiten geleistet worden wären (lit. b).⁷³ Dabei ist unerheblich, wer die Sicherheit geleistet hat. Insbesondere muss dies nicht der Beklagte gewesen sein. Es reicht vielmehr aus, wenn die Sicherheit im Rahmen einer Garantie durch einen P&I Club geleistet wurde.⁷⁴ Ebenso unerheblich ist, wo die Sicherheit geleistet wurde. Es kommt lediglich auf den Ort an, wo der Arrest hätte verhängt werden können.⁷⁵

⁶⁵ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 351.

⁶⁶ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 351.

⁶⁷ Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁶⁸ MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 92; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 116.

⁶⁹ Vgl. Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 343; Kropholler, EuZPR, Art. 5 EuGVO Rn. 127.

⁷⁰ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 313.

⁷¹ Vgl. Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 313.

⁷² Der insoweit mit Art. 7 Abs. 2 lit. e Brüsseler Arrest-Übereinkommen ist, Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 313; Pocar, Dir mar 101 (1999), 183 (188 f.).

⁷³ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 343; Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 314; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 91; Pocar, Dir mar 101 (1999), 183 (189); Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 117.

⁷⁴ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 314.

⁷⁵ Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 5 Rn. 314.

Art. 5 Nr. 7 EuGVVO regelt neben der internationalen auch die örtliche Zuständigkeit.⁷⁶

§ 4 Bedeutung für Art. 27 und 28 (Rechtshängigkeit und Sachzusammenhang)

Aus der eingangs dieses Abschnitts hergeleiteten Gleichstellung von Klagen *in rem* und *in personam* ergibt sich grundsätzlich für die Frage der Rechtshängigkeit, dass auch bei Klagen *in rem* das später angerufene Gericht das Verfahren nach Art. 27 EuGVVO aussetzen oder sich für unzuständig erklären muss, soweit in einem anderen EuGVVO-Staat bereits derselbe Anspruch zwischen denselben Parteien anhängig gemacht wurde.⁷⁷ Dabei kommt es nicht darauf an, ob dieser als Klage *in personam* oder *in rem* im anderen Forum geltend gemacht wurde. Allerdings kommen die Art. 27 und 28 EuGVVO nur zur Anwendung, wenn die Frage der Rechtshängigkeit oder des Sachzusammenhangs nicht schon in einem vorrangigen internationalen Übereinkommen selbst geregelt ist.⁷⁸ So hat der EuGH im Hinblick auf das Brüsseler Arrest-Übereinkommen in seiner *Tatry*-Entscheidung festgestellt, dass dieses gerade keine Vorschriften für die Rechtshängigkeit enthält und deshalb insoweit kein Vorrang gegenüber dem EuGVÜ (also heute der EuGVVO) besteht und die Art. 27 f. EuGVVO anwendbar bleiben.

⁷⁶ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 5 Rn. 353; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 5 EuGVO Rn. 90; Rauscher-Leible, Art. 5 Brüssel I-VO Rn. 115.

⁷⁷ Meeson, Admiralty Jurisdiction and Practice, S. 119 ff. Rn. 3.157 ff.

⁷⁸ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5471 f. Rn. 25 ff.); EuGH v. 28. Oktober 2004, Rs. C-148/03 – *Nürnberger/Portbridge* – Slg. 2004 I, 10327 (10335 Rn. 13 ff.); vgl. Briggs/Rees, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 594 f. Rn. 8.16 ; Haubold, IPRax 2006, 224 (225 ff.).

10. Teil: Seedeliktsrecht

Das internationale Seedeliktsrecht ist wie kaum eine andere Materie des Seeprivatrechts durch internationale Übereinkommen geprägt. Zahlreiche Deliktstypen sind Gegenstand spezieller Konventionen. Die meisten dieser internationalen maritimen Übereinkommen enthalten dabei auch Regelungen zur internationalen Zuständigkeit sowie zur Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen.¹ Es stellt sich daher die Frage nach dem Verhältnis der einzelnen Übereinkommen zur EuGVVO. Andererseits gibt es aber auch noch Bereiche, die nur teilweise oder gar nicht von internationalen Übereinkommen erfasst werden.² Für diese nicht erfassten Bereiche ist die EuGVVO das maßgebende Regime (soweit ihr Anwendungsbereich eröffnet ist). Die sich aus der Vielzahl spezieller Übereinkommen ergebende Zersplitterung der Materie macht eine Betrachtung nach Fallgruppen erforderlich. Dabei werden zunächst die durch Übereinkommen erfassten deliktsrechtlichen Sachverhalte (Schiffskollision, Transport gefährlicher Stoffe und Umweltschäden) dargestellt.

§ 1 Schiffskollision

Einer der historisch ersten geregelten und vereinheitlichten Bereiche betrifft Ansprüche aus Schiffskollisionen. Das frühe Interesse an einer international einheitlichen Regelung von Schiffskollisionen ergibt sich aus der historischen Tatsache, dass – neben Streitigkeiten wegen Verlust oder Beschädigung der Ladung – Schiffskollisionen seit jeher ein bekanntes Phänomen und von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für die im maritimen Gewerbe tätigen Parteien waren. Dagegen ist der große Bereich der Haftung für Umweltschäden und gefährliche Stoffe eher eine Erscheinung der Neuzeit, insbesondere der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

¹ Vgl. Ringbom, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2004, 1 (5).

² Vgl. MüKo(BGB)-Junker, Art. 4 Rom II-VO Rn. 124.

A. Anwendungsbereich des Schiffskollisionsübereinkommen

Für den Bereich der deliktischen Ansprüche wegen Schiffszusammenstößen existiert bereits seit 1910 ein internationales Übereinkommen.³ Dieses enthält lediglich materiellrechtliche Regelungen sowie Vorschriften zum anwendbaren Recht (Art. 12⁴).

Regelungen zur zivilrechtlichen Zuständigkeit sind dagegen Gegenstand des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen von 1952 (SchiffskollisionsÜ 1952).⁵ Der räumlich-persönliche Anwendungsbereich des SchiffskollisionsÜ 1952 ist gemäß Art. 8 grundsätzlich eröffnet, wenn alle an der Kollision beteiligten Schiffe Staaten angehören, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, es sei denn, alle beteiligten Personen gehören dem Forumstaat an.⁶ Für beteiligte Personen, die einem Nichtvertragsstaat angehören, kann ein Vertragsstaat die Anwendung des SchiffskollisionsÜ 1952 von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen.

Staatsschiffe, insbesondere Kriegsschiffe, unterfallen aber gemäß Art. 5 SchiffskollisionsÜ 1952 den in den einzelnen Vertragsstaaten geltenden Bestimmungen und nicht dem Übereinkommen.

Sachlich erfasst das SchiffskollisionsÜ 1952 alle Klagen auf Ersatz des Schadens, welcher ein Schiff durch die Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder das Nichtbeachten einer Vorschrift einem anderen Schiff bzw. den an Bord des anderen Schiffs befindlichen Personen oder Sachen zufügt. Dabei ist unerheblich, ob es tatsächlich physisch zu einer Kollision kommt (Art. 4 SchiffskollisionsÜ 1952). Ansprüche, die sich aus Beförderungsverträgen ergeben, fallen jedoch nach Art. 6 SchiffskollisionsÜ 1952 nicht in den Anwendungsbereich.

B. Zuständigkeitsregelungen des SchiffskollisionsÜ 1952

Art. 1 SchiffskollisionsÜ 1952 ermöglicht dem Kläger die Wahl zwischen drei Gerichtsständen.⁷ Nach Abs. 1 lit. a kann der Kläger den Beklagten bei dem Gericht des Bezirks, in dem der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder eine gewerbliche Niederlassung hat, verklagen. Dieser Gerichtsstand entspricht zum

³ Internationales Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen; siehe *Rabe*, Seehandelsrecht, Anhang I zu § 739 HGB.

⁴ Vgl. *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (146).

⁵ Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen vom 10. Mai 1952 (Brüssel), abgedruckt in BGBl. 1979 II, 653, 663.

⁶ *Roth/Plett*, RabelsZ 42 (1978), 662 (667); *Staudinger-von Hoffmann*, Art. 40 EGBGB, Rn. 217.

⁷ Vgl. *Briggs/Rees*, Civil Jurisdiction and Judgments, S. 589 f. Rn. 8.12; *Mandaraka-Sheppard*, Modern Maritime Law, S. 223; *Roth/Plett*, RabelsZ 42 (1978), 662 (666 f.).

einen funktional dem allgemeinen Gerichtsstand der EuGVVO nach Art. 2 Abs. 1, geht aber zum anderen weit über diesen hinaus, da auch *jede* gewerbliche Niederlassung – im Gegensatz zu Art. 5 Nr. 5 EuGVVO – ausreicht. Art. 1 Abs. 1 lit. b SchiffskollisionsÜ 1952 eröffnet dem Kläger auch einen Arrestgerichtsstand an dem Ort, wo ein Arrest in das beschuldigte Schiff oder ein anderes dem Beklagten gehörende Schiff, das rechtmäßig mit Arrest belegt werden kann, vollzogen wurde oder hätte vollzogen werden können und der Beklagte eine Bürgschaft oder sonstige Sicherheit gestellt hat. Schließlich eröffnet Art. 1 Abs. 1 lit. c SchiffskollisionsÜ noch einen von seiner Natur her originär deliktischen Gerichtsstand am Ort des Zusammenstoßes, soweit dieser sich im Gebiet eines Hafens oder der inneren Gewässer ereignet hat. Art. 3 SchiffskollisionsÜ 1952 regelt die Zuständigkeit für Widerklagen sowie Besonderheiten bei mehreren beteiligten Parteien. Auffällig an den vom SchiffskollisionsÜ 1952 eröffneten Gerichtsständen ist, dass sie – abgesehen vom eng gefassten Gerichtsstand des Zusammenstoßes nach lit. c – grundsätzlich nicht auf die deliktstypischen Anknüpfungspunkte Erfolgs- oder Handlungsort abstellen. Auch die Flagge des Schiffes hat keine Bedeutung für die Bestimmung des Gerichtsstands, sondern ist lediglich für den Anwendungsbereich des Übereinkommens nach Art. 8 SchiffskollisionsÜ 1952 relevant.

C. Verhältnis zur EuGVVO

Soweit der Anwendungsbereich des SchiffskollisionsÜ 1952 eröffnet ist, tritt dieses in Konkurrenz mit den Regelungen der EuGVVO, insbesondere deren Art. 2 und Art. 5 Nr. 3, da es sich bei den als deliktisch zu qualifizierenden Schadensersatzansprüchen aus einer Schiffskollision um zivilrechtliche Ansprüche handelt. Das SchiffskollisionsÜ 1952 ist in den meisten bedeutenden europäischen Schifffahrtsnationen – darunter Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal, Spanien, das Vereinigte Königreich und Zypern – zwischen 1957 und 1991 in Kraft getreten.⁸ Bei dem SchiffskollisionsÜ 1952 handelt es sich um ein spezielles Übereinkommen zur Regelung eines besonderen Rechtsgebiets. Es ist auch bereits vor der EuGVVO – also vor dem 1. März 2002 – in den für die Seeschifffahrt bedeutenden EuGVVO-Staaten in Kraft getreten. Die darin enthaltenen Zuständigkeitsregelungen haben insoweit Vorrang gemäß Art. 71 EuGVVO vor den Regelungen der EuGVVO.⁹ Andererseits sind einige der wichtigen Billigflaggenländer wie Panama und Liberia nicht Vertragsparteien des SchiffskollisionsÜ 1952.¹⁰ Kollisionen unter Beteiligung von in diesen Staaten registrierten Schiffen fallen daher gegebenenfalls aus dem Anwendungsbereich des Schiffskol-

⁸ Übersicht: <www.transportrecht.org/dokumente/ZustZusammenst_Geltung.pdf> (Stand 11/2008); vgl. auch Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 217.

⁹ Allgemein zum Vorrang nach Art. 71 EuGVVO siehe Teil 2 § 3; Court of Appeal, 2 Lloyd's Rep 1991, 206 (211); Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law, S. 223 f.

¹⁰ Roth/Plett, RabelsZ 42 (1978), 662 (667).

lisionsÜ 1952. Für diese Sachverhalte besteht entsprechend auch keine Kollision mit der EuGVVO, so dass diese im vollen Umfang Anwendung findet und sich die Zuständigkeit der Gerichte in den EuGVVO-Staaten aus Art. 2 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 3 EuGVVO nach den allgemeinen Regeln ergibt. Ist dagegen auch der Anwendungsbereich der EuGVVO nicht eröffnet – z.B. wenn der Beklagte seinen Sitz in einem Nicht- EuGVVO-Staat wie Panama, Liberia oder den USA hat – bleibt nur der Rückgriff auf das nationale internationale Zivilprozessrecht nach Art. 4 Abs. 1 EuGVVO.

D. Gerichtsstandsvereinbarungen und Schiedsabreden (Art. 2 SchiffskollisionsÜ)

Art. 2 SchiffskollisionsÜ 1952 eröffnet den Parteien die Möglichkeit, einen nicht ausschließlichen Gerichtsstand zu vereinbaren bzw. die Streitigkeit einem Schiedsgericht zu unterstellen. Dabei ist zu beachten, dass Art. 2 weder materielle noch formelle Anforderungen an die Wirksamkeit einer solchen Vereinbarung stellt. Hierdurch unterscheidet sich die Regelung des SchiffskollisionsÜ maßgeblich von Art. 23 EuGVVO. Es stellt sich die Frage, ob die Formerfordernisse und anderen Wirksamkeitsvoraussetzungen mangels Regelungen in Art. 2 SchiffskollisionsÜ wieder aufleben und eine Lücke füllen. Allerdings ist fraglich, ob überhaupt eine Lücke vorliegt. Begreift man die Regelung des Art. 2 SchiffskollisionsÜ 1952 als abschließend und fordert keine weiteren Wirksamkeitsvoraussetzungen außer der materiellen Einigung, so wäre ein Rückgriff auf die EuGVVO nicht möglich. Richtigerweise wird man von Letzterem ausgehen müssen. Im Gegensatz zur *Tatry*-Entscheidung,¹¹ bei der der EuGH eine Lücke in einer Konvention unter Rückgriff auf die Regelungen der EuGVVO geschlossen hat, fehlt es hier nicht an einer Regelung eines Bereiches insgesamt.¹² Vielmehr ist aus Art. 2 SchiffskollisionsÜ 1952 nicht ersichtlich, dass noch weitere Voraussetzungen notwendig und deshalb aus einer externen Quelle zu ergänzen sind.¹³ Die Regelung ist für sich funktionsfähig und operabel. Der Umstand, dass die EuGVVO weitaus strengere Anforderungen stellt, geht auf eine rechtspolitische Entscheidung des europäischen Gesetzgebers zurück. Diese kann aber nicht zum allgemeinen internationalen Maßstab ausgebaut werden. Den Vertragsstaaten des SchiffskollisionsÜ 1952 ist vielmehr zuzugestehen, dass sie weit weniger strengere Anforderungen für die spezielle Materie für erforderlich hielten. Ein Verzicht

¹¹ EuGH v. 6. dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5470 ff. Rn. 22 ff.).

¹² *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 162 f. ff Rn. 6.26.

¹³ Zur vergleichbaren Problematik bei Art. 31 CMR siehe LG Achen v. 16. Januar 1976, RIW 1976, 588 (589); Magnus/Mankowski-Mankowski, Art. 71 Rn. 17; anderer Ansicht Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Tiefenthaler, Art. 71 EuGVVO Rn. 2; *Dißbars*, TransPR 2001, 388 (388); *Haubold*, IPRax 2000, 91 (93 f.); *Kropholler*, EuZPR, Art. 71 EuGVO Rn. 14; zum einen eine Lücke annehmend, aber zum anderen bzgl. der Form für eine Prorogation den Rückgriff auf Art. 23 EuGVVO verneinend, *Koller*, Transportrecht, Art. 31 CMR Rn. 5.

auf den Rückgriff auf die Regelungen des Art. 23 EuGVVO sichert zudem die einheitliche Anwendung des SchiffskollisionsÜ 1952 in allen Vertragsstaaten, also auch solchen, die keine EuGVVO-Staaten sind.

§ 2 Transport gefährlicher Stoffe und Umweltschäden

Neben Schiffskollisionen sind auch Umweltschäden, oder Schädigungen Dritter durch den Austritt gefährlicher Substanzen im Seedeliktsrecht von Bedeutung. Gerade bei Tankerunfällen sind die verursachten ökologischen und ökonomischen Schäden erheblich.¹⁴ Im Hinblick auf (Umwelt-)Schäden, welche durch den Transport, oder zum Betrieb des Schiffes selbst verwendeten potenziell gefährlichen Substanzen verursacht werden, sind mehrere Übereinkommen von praktischer Relevanz.¹⁵ Insbesondere die ersten drei anschließend dargestellten Übereinkommen sollen zukünftig ein einheitliches Regime zur zivilrechtlichen Erfassung von Meeresverschmutzungen im Wege der (Gefährdungs-)Haftung bilden.¹⁶ Soweit diese Übereinkommen auch Zuständigkeitsvorschriften enthalten, stellt sich die Frage, inwieweit diese dem Regime der EuGVVO nach Art. 71 EuGVVO vorgehen.

A. Ölverschmutzungsschäden-Übereinkommen

Das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (ÖIHÜ)¹⁷ bezweckt die Vereinheitlichung der Haftung des Eigentümers eines Schiffes für durch Ölverschmutzung entstandene Schäden und ist am 30. Mai 1995, unter anderem auch für Deutschland in Kraft getreten.¹⁸

¹⁴ Überblick über Tankerunfälle der letzten Jahre und verursachte Schäden bei *Kappet*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 1 ff.

¹⁵ Ausführliche Übersicht über alle Übereinkommen sowie europäisches Sekundärrecht zum Thema in *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (101 ff.).

¹⁶ Vgl. *Ramming*, VersR 2007, 306 (306).

¹⁷ Vom 27. November 1992, in der Neufassung vom 23. April 1996, abgedruckt in BGBl. 1996 II, 670, geändert durch die Entschließung LEG.1(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000, abgedruckt in BGBl. 2002 II, 944.

¹⁸ Vgl. BGBl. 1995 II, 974.

I. Sachlicher und örtlicher Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich des ÖIHÜ erfasst nach Art. I Nr. 1 ÖIHÜ dabei aber lediglich Ölverschmutzungen, die von Öltankern ausgehen.¹⁹ Der räumliche Anwendungsbereich umfasst die Küstengewässer sowie die AWZ – oder deren Äquivalent – eines Vertragsstaates (vgl. Art. II ÖIHÜ).²⁰ Auf die Staatszugehörigkeit der Öltanker kommt es nicht an, sodass auch Schiffe, die unter der Flagge eines Nicht-Vertragsstaates fahren, in den Anwendungsbereich fallen.²¹ Das Haftungsregime des ÖIHÜ folgt insoweit dem Territorialitätsprinzip im Völkerrecht.²² Ölverschmutzungsschäden im Sinne des ÖIHÜ sind dabei alle Schäden, die auf das Austreten von Öl²³ zurückzuführen sind, unabhängig davon, ob das Öl als Ladung oder Brennstoff befördert wurde (vgl. Art. I Nr. 5 ÖIHÜ). Erfasst werden zudem Ersatzansprüche für auf Grund von Verschmutzungen durchgeführte Schutzmaßnahmen.²⁴ Im Hinblick auf Ersatzforderungen für Schutzmaßnahmen kommt es aber nicht auf den Ort an, an dem diese durchgeführt werden.²⁵ Der Anwendungsbereich des ÖIHÜ ist demnach auch eröffnet, wenn die Schutzmaßnahmen außerhalb der Küstengewässer oder der AWZ durchgeführt wurden.

Das Übereinkommen regelt explizit nur Ansprüche gegenüber dem Eigentümer des Schiffes und dessen Möglichkeiten zur Beschränkung seiner Haftung durch Errichtung eines Haftungsfonds nach Art. V Abs. 3 ÖIHÜ,²⁶ nicht jedoch anderer Beteiligter (Art. III Abs. 3 ÖIHÜ). „Eigentümer“ bezieht sich dabei auf den im Handelsregister eingetragenen Eigentümer und nur bei fehlender Handelsregistereintragung auf die tatsächlichen Eigentümer, vgl. Art. I Abs. 2 ÖIHÜ.²⁷

Neben Schadensersatzansprüchen aus Verschmutzungsschäden ergibt sich aus Art. XII ÖIHÜ auch die Pflicht des Eigentümers zur Versicherung gegen Verschmutzungsschäden oder Leistung einer sonstigen Sicherheit. Gemäß Art. XII Abs. 8 S. 1 ÖIHÜ kann der Berechtigte seine Ansprüche unmittelbar gegen den Versicherer oder sonstigen Sicherungsgeber geltend machen. Entsprechend fallen auch Ansprüche gegen den Versicherer oder Sicherungsgeber in den Anwen-

¹⁹ Ausführlich zum Anwendungsbereich *Kappet*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 49 ff.; vgl. auch *Ramming*, VersR 2007, 306 (306 f.); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (13); *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (106).

²⁰ *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 11 f.; *Kappet*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 49; *Ramming*, VersR 2007, 306 (307); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14).

²¹ *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, 11; *Kappet*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 50; *Ramming*, VersR 2007, 306 (309); *Ramming*, VersR 2007, 306 (307).

²² *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 11.

²³ Zum Begriff „Öl“ im Sinne des ÖIHÜ vgl. *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (106 f.).

²⁴ Zum Begriff der Schutzmaßnahme *Kappet*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 96 ff.

²⁵ *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (106).

²⁶ Vgl. *Ramming*, VersR 2007, 306 (307); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (13); *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (108); zum Haftungsfond unter dem ÖIHÜ ausführlich *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 16 ff.

²⁷ *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (108).

dungsbereich des ÖIHÜ. Der Versicherer oder Sicherungsgeber als Beklagter kann jedoch gemäß Art. XII Abs. 8 S. 5 ÖIHÜ verlangen, dass dem Eigentümer der Streit verkündet wird.

II. Zuständigkeitsregelungen des Art. IX. ÖIHÜ

Das ÖIHÜ enthält in Art. IX eine ausschließliche Zuständigkeitsregelung und in Art. X Regelungen betreffend die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen. *Ratio* der Norm ist die Konzentration aller Klagen gegen den Schiffseigentümer und den Haftungsfond bei einem Gericht.²⁸ Für Klagen wegen Verschmutzungsschäden sind die Gerichte in den Küstenstaaten zuständig, in deren Hoheitsgewässern oder AWZ (bzw. dem Äquivalent nach Art. II ÖIHÜ) das zu den Verschmutzungsschäden führende Ereignis stattfand oder Schutzmaßnahmen gegen die Verschmutzungsschäden getroffen wurden (Art. IX Abs. 1 ÖIHÜ), regelmäßig also der Erfolgsort.²⁹ Das ÖIHÜ eröffnet demnach zwei gleichwertige Alternativen. Es kann sowohl vor den Gerichten am Ort des Ereigniseintritts als auch am Ort der tatsächlich vorgenommenen Schutzmaßnahmen geklagt werden. Die maritimen Zonen werden dabei, wie auch im allgemeinen Seedeliktsprozessrecht, den jeweiligen Küstenstaaten zugerechnet. Ist das Ereignis in mehreren Staaten eingetreten oder sind in den maritimen Gebieten mehrerer Staaten Schutzmaßnahmen vorgenommen worden, kann in allen betroffenen Vertragsstaaten geklagt werden. Eine Konzentration oder Schwerpunktbildung findet unter dem ÖIHÜ nicht statt.

Soweit Fragen der Verteilung und Zuteilung von Mitteln aus einem etwaigen errichteten Haftungsfonds (Beschränkungsfonds) betroffen sind, besteht dagegen eine ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist gemäß Art. IX Abs. 3 ÖIHÜ.³⁰ Die ausschließliche Zuständigkeit bezieht sich dabei aber nur auf Fragen der Zuteilung und Verteilung. Im Übrigen bleiben demnach die Gerichte der anderen Vertragsstaaten zuständig.³¹

Die Zuständigkeiten nach Art. IX ÖIHÜ sind ausschließliche, sodass neben den durch Art. IX ÖIHÜ benannten Gerichten keine weiteren Gerichte in den Vertragsstaaten des ÖIHÜ zuständig sein können.

III. Anerkennung und Vollstreckung gemäß Art. X ÖIHÜ

In Art. X ÖIHÜ finden sich schließlich Regelungen bzgl. der Anerkennung und Vollstreckung der so ergangenen Urteile in anderen Mitgliedstaaten des ÖIHÜ, insbesondere eine abschließende Aufzählung der Anerkennungsverweigerungsgründe in Art. X Abs. 1 ÖIHÜ.

²⁸ Kappet, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 64.

²⁹ Kappet, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 65; Rinio, NuR 1997, 22 (27).

³⁰ Altfudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 44, 53 f.; Tsimplis, JIML 2008, 101 (117).

³¹ Altfudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 44.

IV. Verhältnis zur EuGVVO

Soweit der Anwendungsbereich des ÖIHÜ eröffnet ist, stellt sich die Frage der Konkurrenz zu den Regelungen der EuGVVO. Die vom ÖIHÜ erfassten Ansprüche sind zivilrechtlicher Natur und grundsätzlich auch vom Anwendungsbereich der EuGVVO erfasst. Bei dem ÖIHÜ handelt es sich jedoch um ein spezielles Übereinkommen zur Regelung eines besonderen Rechtsgebiets, welches bereits vor dem 1. März 2002 in fast allen EuGVVO-Staaten in Kraft getreten ist.³² Demnach sind die Zuständigkeitsregelungen des ÖIHÜ gemäß Art. 71 EuGVVO vorrangig anwendbar.³³

B. Bunkeröl-Übereinkommen

Das Bunkeröl-Übereinkommen (BunkerölÜ)³⁴ wurde am 23. März 2001 auf Initiative der International Maritime Organization (IMO) verabschiedet, um eine Entschädigung für Schäden durch die Freisetzung von Öl, welches als Treibstoff in den Bunkern von Schiffen befördert wird, zu gewährleisten. Es schließt eine durch das ÖIHÜ offen gelassene Lücke, indem es die Haftung der Schiffseigentümer für Ölverschmutzungsschäden durch Bunkeröl nach Art. 1 Nr. 5 BunkerölÜ, die von sonstigen Schiffen – also nicht lediglich Öltankern wie unter dem ÖIHÜ – ausgehen, regelt.³⁵ Schiffseigentümer ist dabei jeder eingetragene Eigentümer sowie der Bareboat-Charterer (samt etwaiger Sub-Bareboat-Charterer), Reeder, Ausrüster oder Manager (Art. 1 Nr. 3 BunkerölÜ).³⁶ Der bloße Voyage- oder Time Charterer fällt dagegen nicht unter den Eigentümerbegriff des BunkerölÜ.³⁷

³² Vgl. *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 165 Rn. 6.36; für die wenigen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der EuGVVO noch nicht beigetretenen EuGVVO-Staaten hat der Rat eine Ermächtigung erlassen um den Beitritt zu ermöglichen, Entscheidung des Rates vom 02. März 2004 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten, und Ermächtigung Österreichs und Luxemburgs, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft den zugrunde liegenden Instrumenten beizutreten (1004/246/EG), abgedruckt in ABl. EG 2004 L 78, 22. Zum Instrument der Entscheidung des Rates in diesem Zusammenhang siehe Teil 2 § 3.

³³ *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 164 f. Rn. 6.35 f.; *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14); allgemein zum Vorrang nach Art. 71 EuGVVO siehe Teil 2 § 3.

³⁴ Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden, abgedruckt in BGBl. 2006 II, 578.

³⁵ *Altfudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 56; *Ramming*, VersR 2007, 306 (308).

³⁶ *Ramming*, VersR 2007, 306 (310 f.) mit ausführlichen Erläuterungen zum Begriff des „Managers“ und einer möglichen Abweichung der deutschen Übersetzung des BunkerölÜ; vgl. auch *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (123).

³⁷ *Ramming*, VersR 2007, 306 (311).

Das BunkerölÜ ist am 21. November 2008 weltweit in Kraft getreten und auch von Deutschland ratifiziert worden.³⁸

I. Sachlicher und räumlicher Anwendungsbereich

Gemäß Art. 1 Nr. 9a BunkerölÜ sind Verschmutzungsschäden im Sinne dieses Übereinkommens Verluste und Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung außerhalb des Schiffes selbst verursacht werden.³⁹ Personenschäden fallen dagegen nicht in den Anwendungsbereich des BunkerölÜ.⁴⁰ Regelmäßig erfasst das BunkerölÜ demnach Verschmutzungen von Gewässern, Ufern, Anlagen oder an anderen Schiffen.⁴¹ Der Begriff „Bunkeröl“ wird in Art. 1 Nr. 5 des Übereinkommens autonom definiert. Demnach ist Bunkeröl jedes Kohlenwasserstoffmineralöl, das für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes (einschließlich dessen Hilfsfahrzeugen) verwendet wird oder verwendet werden soll, sowie jegliche Rückstände solchen Öls.⁴²

Der Begriff des Eigentümers als Anspruchsgegner ist dabei gleichbedeutend wie unter dem ÖIHÜ.⁴³ Ebenso wie beim ÖIHÜ etabliert auch das BunkerölÜ eine Pflicht des Eigentümers zur Versicherung gegen Verschmutzungsschäden bzw. Leistung einer sonstigen Sicherheit im Rahmen des Art. 7 BunkerölÜ.⁴⁴ Dabei kann der Berechtigte seine Ansprüche unmittelbar nach Art. 7 Abs. 10 S. 1 BunkerölÜ gegen den Versicherer oder sonstigen Sicherungsgeber geltend machen. Im Ergebnis fallen deshalb sowohl Ansprüche gegen den Eigentümer als auch Ansprüche gegen den Versicherer oder Sicherungsgeber unter das Regime des BunkerölÜ. Dem Beklagten steht in diesem Fall das Recht auf Verkündung des Streites gegenüber dem Eigentümer zu (Art. 7 Abs. 10 S. 5 BunkerölÜ).

Im Gegensatz zum ÖIHÜ sieht das BunkerölÜ allerdings nicht die Einrichtung eines spezifischen Haftungsfonds vor.⁴⁵ Zwar erkennt Art. 6 BunkerölÜ die generelle Bedeutung der Haftungsbeschränkung auch für den Anwendungsbereich des BunkerölÜ an.⁴⁶ Ein spezifischer Haftungsfond für Bunkerölschäden ist jedoch nicht vorgesehen.

Eine Regelung bezüglich des räumlichen Anwendungsbereichs findet sich in Art. 2a BunkerölÜ und entspricht dem räumlichen Anwendungsbereich des

³⁸ Pressemitteilung des BMVBS Nr. 338/2008 vom 21. November 2008.

³⁹ *Ramming*, VersR 2007, 306 (308); *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (123 f.); *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 23 ff.

⁴⁰ *Ramming*, VersR 2007, 306 (308).

⁴¹ *Ramming*, VersR 2007, 306 (308).

⁴² Ausführlich *Ramming*, VersR 2007, 306 (308); *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 22 f.

⁴³ *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 27.

⁴⁴ *Ramming*, VersR 2007, 306 (315 ff.); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (13).

⁴⁵ *Ehlers*, Natur und Recht 2006, 86 (88).

⁴⁶ *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 32 f.

ÖIHÜ.⁴⁷ Demnach sind Verschmutzungen der Binnengewässer (vgl. Art. 8 SRÜ), der Küstengewässer (vgl. Art. 2 ff. SRÜ) und der AWZ (vgl. Art. 55 SRÜ) eines Vertragsstaats des BunkerölÜ erfasst. Ohne Relevanz für die Haftung nach dem BunkerölÜ ist dagegen, wo sich das Schiff, von dem das Bunkeröl abgelassen wurde oder ausgeflossen ist, zum Zeitpunkt des Ereignisses befand.⁴⁸ Auch kommt es nicht auf die Staatszugehörigkeit – also regelmäßig die Flagge – des Schiffes, oder dessen Eigentümers an (vgl. Art. 1 Nr. 1 BunkerölÜ). Für Ersatzforderungen wegen Schutzmaßnahmen kommt es auch beim BunkerölÜ nicht auf den Ort, an dem diese ergriffen wurden an, solange sich der Vorfall in einer einem Vertragsstaat zugeordneten maritimen Zone schädigend ausgewirkt hat/hätte.⁴⁹

Gemäß Art. 4 Abs. 1 BunkerölÜ findet im Falle der Konkurrenz mit Ansprüchen nach dem ÖIHÜ das BunkerölÜ keine Anwendung.⁵⁰

Das Übereinkommen findet grundsätzlich keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenschiffe oder sonstige staatliche Schiffe.⁵¹ Den Vertragsstaaten steht es jedoch frei, im Rahmen ihrer völkerrechtlichen Befugnisse die Regelungen des BunkerölÜ auch auf diese anzuwenden.

II. Zuständigkeitsregelungen des Art. 9 BunkerölÜ

Die Zuständigkeitsregelungen in Art. 9 BunkerölÜ entsprechen inhaltlich denen des ÖIHÜ. Zwar wird im Gegensatz zum ÖIHÜ der Versicherer oder sonstige Sicherungsgeber erwähnt, dies stellt aber keinen materiellen Unterschied dar, denn auch Art. IX ÖIHÜ erfasst diese Ansprüche ohne sie explizit zu benennen. Der Kläger hat also auch unter dem Regime des BunkerölÜ die grundsätzliche Wahl zwischen den Gerichten am Ort des Ereigniseintritts oder am Ort der tatsächlich vorgenommenen Schutzmaßnahmen, wobei die maritimen Zonen den jeweiligen Küstenstaaten zugerechnet werden. Auch unter dem BunkerölÜ kann bei Eintritt des Ereignisses in mehreren Staaten oder bei Vornahme der Schutzmaßnahmen in den maritimen Zonen mehrerer Staaten in allen betroffenen Vertragsstaaten geklagt werden.⁵²

Ebenso wie die Zuständigkeiten unter Art. IX ÖIHÜ sind auch die Zuständigkeiten nach Art. 9 BunkerölÜ ausschließliche. Entsprechend können neben den durch Art. 9 BunkerölÜ benannten Gerichten keine weiteren Gerichte in den Vertragsstaaten des BunkerölÜ zuständig sein.⁵³

⁴⁷ *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (124).

⁴⁸ *Ramming*, VersR 2007, 306 (309); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14); *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 24.

⁴⁹ *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (124).

⁵⁰ Eingehend *Ramming*, VersR 2007, 306 (309 f.).

⁵¹ *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 21; zur Immunität von staatlichen Schiffen, siehe Teil 2 § 2.

⁵² *Ramming*, VersR 2007, 306 (319); *Zhu*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 42 f.

⁵³ *Ramming*, VersR 2007, 306 (319).

III. Anerkennung und Vollstreckung gemäß Art. 10 BunkerölÜ

Gemäß Art. 10 BunkerölÜ ist ein in einem Vertragsstaat auf Grund der Regelungen des BunkerölÜ ergangenes Urteil in allen anderen Vertragsstaaten anzuerkennen und nach Erfüllung der vorgeschriebenen Förmlichkeiten vollstreckbar.⁵⁴ Abs. 1 des Art. 10 BunkerölÜ enthält eine abschließende Aufzählung von Anerkennungsverweigerungsgründen.

IV. Verhältnis zur EuGVVO

Wie beim ÖIHÜ handelt es sich auch beim BunkerölÜ um eine spezielle Regelung eines besonderen Rechtsgebietes, welches aber grundsätzlich auch in den Anwendungsbereich der EuGVVO fallen würde.⁵⁵ Im Gegensatz zum ÖIHÜ ist das BunkerölÜ jedoch nicht bereits vor dem 1. März 2002 in Kraft getreten. Demnach scheitert ein Vorrang des BunkerölÜ nach Art. 71 EuGVVO, denn diese Vorrang-Klausel gilt nicht zugunsten zukünftiger Übereinkommen.⁵⁶ Die EuGVVO-Staaten haben insoweit ihre Kompetenz verloren, sich auf diesem Gebiet völkerrechtlich zu binden.⁵⁷ Da das BunkerölÜ aber keine Beitrittsmöglichkeit für Wirtschaftsgemeinschaften enthält, kann die EU allerdings nicht selbst dem BunkerölÜ beitreten.⁵⁸ Um diese Barriere zu überwinden, hat der Rat die EuGVVO-Staaten in seiner Entscheidung vom 19. September 2002 jedoch explizit dazu ermächtigt, das BunkerölÜ zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder beizutreten.⁵⁹ Den EuGVVO-Staaten wird daher im Hinblick auf das BunkerölÜ die völkerrechtliche Kompetenz zum Beitritt rückübertragen. Daraus folgt aber nicht, dass durch den Beitritt der EuGVVO-Staaten auch die EU als solche Mitglied des BunkerölÜ wird.⁶⁰

Im Ergebnis bedarf es für das BunkerölÜ keiner Anwendung des Art. 71 EuGVVO. Der Vorrang des BunkerölÜ gegenüber der EuGVVO ergibt sich vielmehr aus der Entscheidung des Rates.

Die Ermächtigung des Rates bezieht sich jedoch lediglich auf die internationale Zuständigkeit. Gemäß Art. 2 der Entscheidung des Rates sind die EuGVVO-

⁵⁴ *Ramming*, VersR 2007, 306 (320); ausführlich *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (473).

⁵⁵ *Ramming*, VersR 2007, 306 (319).

⁵⁶ Siehe Teil 2 § 3; *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14).

⁵⁷ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (471); *Ringbom*, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (4).

⁵⁸ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (471); *Ringbom*, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (9 f.).

⁵⁹ Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (2992/762/EG), abgedruckt in ABl.EG 2002 L 256, 7; vgl. *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (471); *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 165 f. Rn. 6.40; *Ramming*, VersR 2007, 306 (319); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14); *Ringbom*, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (8).

⁶⁰ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (471); a.A. *Ringbom*, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (12).

Staaten verpflichtet, beim Beitritt zum BunkerölÜ zu erklären, dass Entscheidungen von Gerichten anderer EuGVVO-Staaten nach Maßgabe der EuGVVO anerkannt und vollstreckt werden. Die Regelungen des Art. 10 BunkerölÜ finden demnach im Verhältnis der EuGVVO-Staaten zueinander keine Anwendung.⁶¹ Es gelten die Art. 32 ff. EuGVVO. Vereinzelt wird dies in der Literatur für problematisch gehalten, da die Möglichkeit eines solchen Vorbehalts im Wortlaut des BunkerölÜ an keiner Stelle angedeutet ist. Diese Ansicht kommt deshalb zu dem Schluss, dass die EuGVVO-Staaten insoweit gegen das BunkerölÜ verstoßen.⁶² Ob dies zutreffend ist, kann aber jedenfalls für die Praxis dahinstehen. Die Entscheidung des Rates zwingt lediglich die EuGVVO-Staaten im Verhältnis zueinander die Regelungen der EuGVVO bezüglich der Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen anzuwenden. Die Gerichte aller in dieser Konstellation betroffenen Staaten wären demnach an die EuGVVO gebunden und würden sich somit übereinkommenswidrig verhalten. Es ist demnach nicht davon auszugehen, dass ein EuGVVO-Staat einem anderen bei Anwendung der Art. 32 ff. EuGVVO einen Vertragsbruch des BunkerölÜ vorwirft, da er ebenso von der Bindungswirkung der Entscheidung betroffen ist und sich demnach europarechtswidrig verhalten würde, wenn er Art. 2 der Entscheidung des Rates ignoriert. Auch handelt es sich bei den Art. 32 ff. EuGVVO um ein ausgewogenes System zur Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen, welches im Hinblick auf die Effizienz dem Regime des Art. 10 BunkerölÜ zumindest ebenbürtig ist. Solange kein Drittstaat – als Nicht-EuGVVO-Staat – betroffen ist, ist die Umsetzung des Art. 2 der Entscheidung des Rates praktisch unbedenklich.

C. HNS-Übereinkommen

Die beiden bereits besprochenen Übereinkommen werden ergänzt durch das Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Stoffe (*Hazardous and Noxious Substances*) auf See vom 3. Mai 1996 (HNS-Ü)⁶³. Ebenso wie das BunkerölÜ ist auch das HNS-Ü noch nicht in Kraft getreten.⁶⁴ Im Hinblick auf das HNS-Ü ist dabei auch fraglich, ob es jemals von einer ausreichenden Zahl von Staaten ratifiziert und somit überhaupt in Kraft treten wird.⁶⁵

⁶¹ Dörfelt, IPRax 2009, 470 (471); Ramming, VersR 2007, 306 (320); Tsimplis, JIML 2008, 101 (128).

⁶² Ramming, VersR 2007, 306 (320).

⁶³ Internationales Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See, abgedruckt in ABl. EG 2002 L 337, 55; ausführlich zu Entstehung und Inhalt Güner-Özbek, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, S. 241 ff.

⁶⁴ Die Voraussetzungen finden sich in Art. 46 HNS-Ü; zum aktuellen Stand <www.hnsconvention.org/en/status.html> (Stand 11/2008); vgl. auch Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 174 Rn. 6.76.

⁶⁵ Ramming, VersR 2007, 306 (306).

I. Sachlicher und räumlicher Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich des Übereinkommens erfasst sachlich die Haftung des Reeders für Schäden durch die Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe nach Art. 1 Nr. 5 HNS-Ü.⁶⁶ Ausgenommen sind allerdings Ansprüche, die sich aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern oder Fahrgästen ergeben.⁶⁷ Der sachliche Anwendungsbereich des HNS-Ü umfasst aber grundsätzlich – und im Gegensatz zum BunkerölÜ – auch Personenschäden (Art. 1 Nr. 6 lit. a HNS-Ü).⁶⁸

Daneben eröffnet das HNS-Ü sowohl für den Eigentümer (Art. 9 Abs. 1 HNS-Ü) als auch für den Versicherer oder sonstigen finanziellen Sicherheitsgeber (Art. 9 Abs. 11 HNS-Ü) die Möglichkeit, seine Haftung durch Errichtung eines Fonds zu beschränken. Schließlich ist nach Art. 13 HNS-Ü die Errichtung eines Internationalen Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe (HNS-Fond) vorgesehen.⁶⁹

Die maßgeblichen Regelungen bezüglich des räumlichen Anwendungsbereichs finden sich in Art. 2 HNS-Ü. Demnach sind Schäden aus Verschmutzungen sowie Aufwendungen für Schutzmaßnahmen im Hoheitsgebiet einschließlich der Küstengewässer (Art. 3 lit. a HNS-Ü) und der AWZ oder deren Äquivalent (Art. 3 lit. b HNS-Ü) eines Vertragsstaats des HNS-Ü erfasst.⁷⁰ Auch unter dem HNS-Ü ist dabei ohne Relevanz, wo sich das Schiff, von dem die Verschmutzung zum Zeitpunkt des Ereignisses ausging befand. Darüber hinaus sind nach Art. 3 lit. c HNS-Ü auch Verschmutzungsschäden und Aufwendungen für Schutzmaßnahmen erfasst, die außerhalb des Hoheitsgebiets eines Vertragsstaates verursacht worden sind, wenn diese Schäden aufgrund eines Stoffes verursacht wurden, der sich an Bord eines in das Register eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes befand, oder – bei einem nicht eingetragenen Schiff – die ausgetretenen Stoffe an Bord eines Schiffes befördert wurden, welches die Flagge eines Vertragsstaats zu führen berechtigt ist.

II. Zuständigkeitsregelungen des Art. 38 f. HNS-Ü

Die Zuständigkeitsregelungen des HNS-Ü entsprechen in ihrem Aufbau und Inhalt nur teilweise den bereits besprochenen Regelungen des ÖIHÜ und BunkerölÜ. Für Ereignisse im Hoheitsgebiet eines Staates einschließlich der Küstengewässer, sowie in der AWZ eines Mitgliedstaates (oder deren Äquivalent nach Art. 3 lit. c HNS-Ü) ist die Regelung des HNS-Ü identisch mit den Regelungen des ÖIHÜ und BunkerölÜ. Der Kläger hat demnach auch unter dem HNS-Ü grundsätzliche die Wahl zwischen den Gerichten am Ort des Ereigniseintritts als auch am Ort der tatsächlich vorgenommenen Schutzmaßnahmen, wobei die maritimen Zonen den jeweiligen Küstenstaaten zugerechnet werden. Bei Eintritt des Ereignisses in meh-

⁶⁶ Zum Begriff „Hazardous and Noxious Substances“ siehe *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (132 f.).

⁶⁷ *Altfudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 59.

⁶⁸ *Ramming*, VersR 2007, 306 (308).

⁶⁹ *Güner-Özbek*, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, S. 272.

⁷⁰ Vgl. *Altfudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 61 f.

rerer Staaten oder bei Vornahme der Schutzmaßnahmen in den maritimen Zonen mehrerer Staaten kann in allen betroffenen Vertragsstaaten geklagt werden (Art. 38 Abs. 1 HNS-Ü). Beklagter kann dabei sowohl der Eigentümer des Schiffes als auch der Versicherer oder sonstige Sicherheitsgeber sein. Die Begriffe „Eigentümer“ und „Versicherer oder sonstiger Sicherungsgeber“ entsprechen dabei den jeweiligen Begriffen im BunkerölÜ.⁷¹

Art. 38 Abs. 5 HNS-Ü enthält spezielle Regelungen für Klagen in Zusammenhang mit einem errichteten Haftungsfond nach Art. 9 HNS-Ü.⁷² Art. 39 HNS-Ü enthält dagegen alle relevanten Regelungen für Klagen betreffend den Internationalen Fonds (HNS-Fond gemäß Art. 13 HNS-Ü).

Im Unterschied zum ÖIHÜ und BunkerölÜ enthält das HNS-Ü aber auch Zuständigkeitsregelungen für Klagen aufgrund von Verschmutzungsschäden außerhalb des Hoheitsgebiets und der AWZ eines Mitgliedstaats (Art. 38 Abs. 2 HNS-Ü). Soweit die Voraussetzungen des Art. 3 lit. c HNS-Ü vorliegen, sind gemäß Art. 38 Abs. 2 lit. a HNS-Ü die Gerichte in dem Vertragsstaat zuständig, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist oder dessen Flagge – bei Nichteintragung – das Schiff zu führen berechtigt wäre. Weiter sind in diesem Fall nach Art. 38 Abs. 2 lit. b HNS-Ü die Gerichte des Vertragsstaats, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung hat sowie nach Art. 38 Abs. 2 lit. c HNS-Ü die Gerichte des Vertragsstaats, in dem ein HNS-Haftungsfonds errichtet wurde, zuständig.

Schließlich ist auch beim HNS-Ü darauf hinzuweisen, dass die Zuständigkeiten aus Art. 38 f. HNS-Ü ausschließliche sind.

III. Anerkennung und Vollstreckung gemäß Art. 40 HNS-Ü

Die Regelungen zur Anerkennung und Vollstreckung der aufgrund des HNS-Ü ergangenen Urteile entsprechen den Regelungen des BunkerölÜ und finden sich in Art. 40 HNS-Ü. Hinzu kommt eine spezielle Regelung für Urteile gegen den Internationalen HNS-Fond in Art. 40 Abs. 3 HNS-Ü.

IV. Verhältnis zur EuGVVO

Sollte das HNS-Ü doch noch von hinreichend vielen Staaten unterzeichnet und ratifiziert werden,⁷³ würde sich ebenso wie bei dem BunkerölÜ die Frage nach dem Verhältnis zur EuGVVO stellen. Ein Vorrang des HNS-Ü kann sich wie beim BunkerölÜ jedenfalls nicht aus Art. 71 EuGVVO ergeben, da das HNS-Ü zum 1. März 2002 noch nicht in Kraft getreten war.

⁷¹ Siehe dieser Teil § 2 B. I.

⁷² *Altjudisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 72 f.; *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (140).

⁷³ Bisher unter den EuGVVO-Staaten lediglich Deutschland, Finnland, Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich, vgl. *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 174 Rn. 6.76.

Der Rat hat allerdings mit einem Beschluss vom 18. November 2002 die EuGVVO-Mitgliedstaaten ermächtigt, dem HNS-Ü beizutreten und dessen Zuständigkeitsregelungen in diesem Fall Vorrang eingeräumt.⁷⁴ Ebenso wie bei der Entscheidung bezüglich des BunkerölÜ bezieht sich die Ermächtigung des Rates aber lediglich auf die internationale Zuständigkeit. Gemäß Art. 2 des Beschlusses des Rates sind die EuGVVO-Staaten verpflichtet, beim Beitritt zum BunkerölÜ zu erklären, dass Entscheidungen von Gerichten anderer EuGVVO-Staaten nach Maßgabe der EuGVVO anerkannt und vollstreckt werden.⁷⁵ Es ergeben sich insoweit dieselben Schwierigkeiten wie beim BunkerölÜ.⁷⁶

D. Übereinkommen betreffend die Haftung für maritime nukleare Ereignisse

Kurz erwähnt werden sollen auch die Übereinkommen auf dem Gebiet der Haftung für nukleare Ereignisse, soweit sie auf maritime Sachverhalte Anwendung finden und Zuständigkeitsregelungen enthalten.

I. Die Übereinkommen und deren Zuständigkeits- und Vollstreckungsregeln

Das wohl bedeutendste dieser Übereinkommen speziell für den seeprivatrechtlichen Bereich ist das Pariser Übereinkommen über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie (PariserÜ).⁷⁷ Auch das PariserÜ erklärt gem. Art. 13 grundsätzlich die Gerichte des Staates für zuständig, in dessen Hoheitsgebiet (lit. a), zugeordneten AWZ oder vergleichbaren Zonen (lit. b), das schädigende – hier nukleare – Ereignis eingetreten ist. Ereignete sich der Vorfall auf der Hohen See oder kann der Ort nicht festgestellt werden, sind gem. Art. 13 lit. c die Gerichte des Vertragsstaates zuständig, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des

⁷⁴ Beschluss des Rates vom 18. November 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 (HNS-Übereinkommen) zu ratifizieren oder diesem beizutreten (2002/971/EG), abgedruckt in ABl. EG 2002 L 337, 55; *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 174 f. Rn. 6.78; *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14 f.); *Güner-Özbek*, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, S. 283; *Ringbom*, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, 1 (8).

⁷⁵ *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (141).

⁷⁶ Siehe dieser Teil § 2 B. IV.

⁷⁷ Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 (BGBl. 1975 II, 957) und des Protokolls vom 12. November 1982. Das jüngste Zusatzprotokoll datiert auf den 12. Februar 2004 (BGBl. 2008 II, 902), welches auch Ergänzungen des Art. 13 enthält, ist aber noch nicht in Kraft getreten, da noch nicht ausreichend gezeichnet; *Tsimplis*, JIML 2008, 101 (147); *Welck*, VersR 1972, 313 (314).

haftenden Inhabers gelegen ist.⁷⁸ Ergänzt wird das PariserÜ durch das Wiener Nuklearhaftungsabkommen (WienerA).⁷⁹ Art. XI des WienerA enthält eine Art. 13 PariserÜ vergleichbare Zuständigkeitsvorschrift, wonach grundsätzlich die Gerichte des Vertragsstaates zuständig sind, in dessen Territorium (einschließlich AWZ)⁸⁰ das nukleare Ereignis eingetreten ist (Abs. 1).⁸¹ Ist der Ort des Ereignisses nicht zu ermitteln oder fand es außerhalb des Territoriums eines Vertragsstaates statt, so sind gemäß Art. XI Abs. 2 WienerA (entsprechend Art. 13 lit. c PariserÜ) die Gerichte des Vertragsstaates zuständig, in dem die Kernanlage des haftenden Inhabers belegen ist.

Schließlich hat Deutschland auch das Übereinkommen vom 25. Mai 1962 über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen (ReaktorschiffÜ)⁸² gezeichnet, welches aber noch nicht in Kraft getreten ist. Das ReaktorschiffÜ dient im Wesentlichen der Vereinheitlichung innerstaatlichen Sachrechts,⁸³ ist aber wegen seiner Nichtanwendbarkeit auf Reaktorkriegsschiffe (Art. X Abs. 3 ReaktorschiffÜ) international auf wenig Resonanz gestoßen.⁸⁴ Nach Angaben des Bundesamts für Strahlenschutz ist auch nicht damit zu rechnen, dass das ReaktorschiffÜ jemals in Kraft treten wird.⁸⁵ Die Regelungen des Übereinkommens sind aber teilweise in § 25a AtomG aufgenommen worden. Im Hinblick auf die internationale Zuständigkeit für Klagen aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens sieht Art. X Abs. 1 ReaktorschiffÜ (vgl. § 25 Abs. 1 Nr. 5 AtomG)⁸⁶ ein Wahlrecht des Klägers zwischen den Gerichten im Registerstaat des Reaktorschiffes und den Gerichten des Staates, in dessen Territorium der Schaden eingetreten ist.⁸⁷

Nach Art. X Abs. 4 ReaktorschiffÜ sind auf Grund des Übereinkommens ergangene Urteile in allen Vertragsstaaten anzuerkennen und zu vollstrecken.⁸⁸ Auch das PariserÜ und WienerA ermöglichen die Vollstreckung eines im Forumstaat vollstreckbaren Urteils eines nach dem jeweiligen Übereinkommen zuständigen Gerichts in jedem anderen Vertragsstaat (Art. 13 lit. i PariserÜ/Art. XII WienerA). Dabei zählt Art. XII WienerA abschließend Ausschlussgründe auf

⁷⁸ Hinzuweisen ist auch noch auf einen an die engste Beziehung anknüpfenden Gerichtsstand nach Art. 13 lit. d für die Fälle des Art. 17 lit. d PariserÜ.

⁷⁹ Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage vom 21. Mai 1963 (INFCIRC/500), keine offizielle deutsche Übersetzung verfügbar, ergänzt durch das Protokoll vom 29. September 1997 (INFCIRC/566), abrufbar unter <www.bfs.de/de/bfs/recht/rsh/volltext/1E_Multilateral/1E_5_3_Vienna_Con.htm> (Stand 11/2008); vgl. *Welck*, VersR 1972, 313 (314).

⁸⁰ *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 165 Rn. 6.37 Fn. 46.

⁸¹ Vgl. *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, S. 165 Rn. 6.37.

⁸² Abgedruckt in BGBl. 1975 II, 957, 977.

⁸³ Übersicht bei *Beemelmans*, RabelsZ 41 (1977), 1.

⁸⁴ *Beemelmans*, RabelsZ 41 (1977), 1 (30).

⁸⁵ <www.bfs.de/de/bfs/recht/rsh/rechtsvorschriften_E35.html/printversion>.

⁸⁶ Mit dem Unterschied, dass § 25a Abs. 1 Nr. 5 AtomG auf den Flaggenstaat abstellt und bei Schiffen, die nicht unter deutscher Flagge fahren, bei deutschen Gerichten, soweit das nukleare Schaden im Geltungsbereich des AtomG eingetreten ist.

⁸⁷ *Beemelmans*, RabelsZ 41 (1977), 1 (8 f.).

⁸⁸ *Beemelmans*, RabelsZ 41 (1977), 1 (13 f.).

(Prozessbetrug, kein faires Verfahren, öffentliche Ordnung). Nach Art. 13 lit. i PariserÜ und Art. 12 Abs. 3 ist allerdings keine sachliche Nachprüfung zulässig.

II. Verhältnis zur EuGVVO

Soweit die jeweiligen Übereinkommen in den einzelnen EuGVVO-Mitgliedstaaten vor dem 1. März 2002 in Kraft getreten sind, gehen sie den Regelungen der EuGVVO nach Art. 71 EuGVVO vor.

Für das WienerA lässt sich allerdings feststellen, dass dieses bis zum 1. März 2002 lediglich in den EuGVVO-Staaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien, Rumänien und Ungarn in Kraft getreten war.⁸⁹ Spanien und das Vereinigte Königreich haben das Abkommen zwar schon 1963 bzw. 1964 gezeichnet, aber es ist dort nie in Kraft getreten.⁹⁰ Mit einem Beitritt weiterer EuGVVO-Staaten in der nahen Zukunft ist nicht zu rechnen. Entsprechend ist die praktische Relevanz – und damit die Konfliktgefahr mit der EuGVVO – gering. Das PariserÜ in der Form des Protokolls von 1982 ist dagegen seit langem in den wichtigsten Seefahrtsnationen⁹¹ unter den EuGVVO-Staaten in Kraft getreten (für Deutschland seit dem 30. September 1975)⁹². Das Protokoll von 2004⁹³ – mit seinen Änderungen für die internationale Zuständigkeit unter dem PariserÜ – ist dagegen in keinem EuGVVO-Staat bisher in Kraft getreten. Insoweit genießt nur die ältere Version in der Form von 1982 einen Anwendungsvorrang gemäß Art. 71 EuGVVO.

Auch das ReaktorschiffÜ genießt – mangels Inkrafttreten – keinen Vorrang nach Art. 71 EuGVVO.

E. Örtliche Zuständigkeit bei Anwendung der Übereinkommen

Die Zuständigkeitsregelungen im ÖIHÜ sowie BunkerölÜ und HNS-Ü erfassen nur die internationale Zuständigkeit.⁹⁴ Die örtliche Zuständigkeit dagegen wird von keinem der Übereinkommen geregelt. Alle drei Übereinkommen enthalten lediglich eine Vorgabe, wonach die Vertragsstaaten dafür Sorge zu tragen haben, dass deren Gerichte dafür zuständig sind, über (Schadens-)Ersatzersatzklagen nach dem jeweiligen Übereinkommen zu entscheiden (Art. IX Abs. 2 ÖIHÜ; Art. 9 Abs. 3 BunkerölÜ; Art. 38 Abs. 4 HNS-Ü). Weisen die Regelungen zur internationalen Zuständigkeit in den Übereinkommen nun die Streitigkeit den

⁸⁹ Jackson, Enforcement of Maritime Claims, S. 165 Rn. 6.39.

⁹⁰ Übersicht unter <www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/liability_status.pdf> (Stand 11/2008).

⁹¹ Darunter Belgien, Frankreich, Finnland, Griechenland, Italien, Niederlande, Norwegen, Portugal, Spanien und das Vereinte Königreich, vgl. <www.nea.fr/html/law/paris-convention-ratification.html>.

⁹² BGBl. 1976 II, 308; Protokoll von 1982 vgl. BGBl. 1989 II, 144.

⁹³ BGBl. 2008 II, 902; vgl. Tsimplis, JIML 2008, 101 (147).

⁹⁴ Dörfelt, IPRax 2009, 470 (472); Ramming, TranspR 2007, 13 (14); für das BunkerölÜ vgl. Ramming, VersR 2007, 306 (319).

Gerichten eines EuGVVO-Staats zu, so stellt sich die Frage, ob zumindest im Hinblick auf die örtliche Zuständigkeit auf die Gerichtsstände der EuGVVO – soweit diese eine Regelung zur örtlichen Zuständigkeit für den betreffenden Fall enthalten – abgestellt werden kann. Nach dem Sinn und Zweck des Art. 71 EuGVVO sowie der entsprechenden Entscheidungen des Rates zum BunkerölÜ und HNS-Ü ist davon auszugehen, dass der Vorrang dieser Übereinkommen nur soweit bestehen soll, wie diese auch eine tatsächliche Regelung enthalten.⁹⁵ Würde man dies nicht annehmen, wäre die logische Konsequenz, dass in einem Bereich, der grundsätzlich in den Anwendungsbereich der EuGVVO fällt, letztlich nationales Recht zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit herangezogen werden müsste. Dies ist aber gerade nicht das Ziel des Art. 71 EuGVVO sowie der Entscheidungen. Diese wollen lediglich einen Konflikt zwischen internationalen Übereinkommen und der EuGVVO auflösen und die Beachtung der in speziellen Übereinkommen enthaltenen Zuständigkeitsregeln, die unter Berücksichtigung der speziellen Erfordernisse des konkreten Rechtsgebiets entwickelt wurden, sichern.⁹⁶ Im Hinblick auf die örtliche Zuständigkeit besteht aber gerade kein solcher Konflikt. Demnach finden die Vorschriften der EuGVVO, welche die örtliche Zuständigkeit betreffen, auch dann Anwendung, wenn sich nur die internationale Zuständigkeit aus einem der Übereinkommen ergibt, um letztlich die örtliche Zuständigkeit in einem durch Art. XI ÖIHÜ, Art. 9 BunkerölÜ, Art. 38 f. HNS-Ü als Forum bezeichneten EuGVVO-Staat zu bestimmen.

I. Regelungen der EuGVVO

Für Ersatzansprüche wegen Verschmutzungsschäden bzw. Schutzmaßnahmen ergibt sich die örtliche Zuständigkeit unter dem Regime der EuGVVO aus Art. 5 Nr. 3 EuGVVO. Örtlich zuständig sind demnach die Gerichte am Handlungs- sowie am Erfolgsort.⁹⁷

Wegen der – z.B. in Art. 7 BunkerölÜ – verankerten Versicherungspflicht ist auch das spezielle Regime der EuGVVO für Versicherungssachen von erheblicher praktischer Bedeutung.⁹⁸ Im Hinblick auf Klagen gegen den Versicherer ergibt sich die örtliche Zuständigkeit zum einen aus Art. 11 Abs. 2 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 lit. b EuGVVO.⁹⁹ Soweit eine unmittelbare Klage zulässig ist, kann der Geschädigte den Versicherer am (Wohn-)Sitz des Geschädigten verklagen.¹⁰⁰ Die Möglichkeit einer unmittelbaren Klage ergibt sich dabei aus Art. 7 Abs. 10 BunkerölÜ. Art. 9 Abs. 1 lit. b EuGVVO regelt im Unterschied zum allgemeinen Gerichts-

⁹⁵ Vgl. *Ramming*, VersR 2007, 306 (320); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (14, 16); noch zu Art. 57 EuGVÜ vgl. EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5472 Rn. 28).

⁹⁶ Vgl. EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5471 f. Rn. 24).

⁹⁷ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (472).

⁹⁸ Vgl. für das BunkerölÜ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (472).

⁹⁹ *Ramming*, VersR 2007, 306 (320).

¹⁰⁰ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (472); vgl. EuGH v. 13. Dezember 2007, Rs C-463/06 – *FBTO Schadeverzekeringen/Odenbreit* – IPRax 2008, 123 (124 f.)

stand nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO auch die örtliche Zuständigkeit. Zum anderen kann der Geschädigte nach Art. 10 S. 1 (i.V.m. Art. 11 Abs. 2) EuGVVO unmittelbar gegen den Versicherer an dem Ort klagen, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Ebenso wie Art. 5 Nr. 3 EuGVVO regelt Art. 10 S. 1 EuGVVO neben der internationalen auch die örtliche Zuständigkeit.

Schließlich kann bei mehreren Beklagten auch der besondere Gerichtsstand des Sachzusammenhangs nach Art. 6 Nr. 1 EuGVVO Bedeutung erlangen.

II. Zuordnung zu einem Gerichtsbezirk

Beide Gerichtsstandsregelungen knüpfen an örtliche Umstände an, um einen bestimmten geographischen Ort innerhalb eines Staates zu identifizieren. Die Zuordnung des Ortes zu einem konkreten Gericht richtet sich dann regelmäßig nach dem Gerichtsbezirk, in dem der jeweilige Ort liegt. Die Einteilung des Territoriums in Gerichtsbezirke ist administrativer Natur und deshalb ureigene Aufgabe der einzelnen EuGVVO-Staaten. In Deutschland werden die Gerichtsbezirke von den Küstenländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern bestimmt.¹⁰¹ Die Freie und Hansestadt Hamburg hat dagegen die Gerichtszuständigkeit für Küstengewässer und Elbmündung mittels eines Staatsvertrages mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein geregelt.¹⁰²

Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern haben in ihren Gesetzen zur Gerichtsorganisation allerdings nur die Seegebiete bis zur Grenze des Küstenmeers bestimmten Gerichtsbezirken zugeordnet.¹⁰³ Für die Deutschland zugeordnete AWZ und die Gebiete über dem deutschen Festlandsockel fehlt es an einer solchen Zuordnung.¹⁰⁴ Es stellt sich entsprechend die Frage, wie diese Zuordnungslücke bei der Frage der Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit im Seedeliktsrecht der Umweltschäden zu schließen ist. Diese Konstellation ähnelt einer früheren ähnlich gelagerten Problematik im Zusammenhang mit Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR.¹⁰⁵ Auch nach dieser Vorschrift wurde lediglich eine internationale Zuständigkeit begründet, zu der es aber keine entsprechend anwendbare Zuweisung der örtlichen Zuständigkeit im nationalen deutschen Pro-

¹⁰¹ Vgl. *Ramming*, VersR 2007, 306 (320).

¹⁰² Staatsvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Regelung der Gerichtszuständigkeit des Küstengewässers und der Elbmündung vom 22. Mai – 12. September 2001, abgedruckt im HmbGVBl 2001, 549; 2002, 359.

¹⁰³ § 3 Abs. 2 Gesetz über die Organisation der ordentlichen Gerichte (Niedersachsen), Fassung v. 15. Dezember 1982, GVBl 1982, 497, zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes v. 24. Oktober 2002, GBl 2002, 406; § 3 Abs. 3 Gesetz über die Gliederung und die Bezirke der ordentlichen Gerichte v. 24. Oktober 1984 (Schleswig-Holstein), GVBl 1984, 192, zuletzt geändert durch Gesetz v. 23. September 2005, GVBl 2005, 482; § 6 Verordnung über die Konzentration von Zuständigkeiten der Gerichte v. 28. März 1994 (Mecklenburg-Vorpommern), GVBl 2005, 40; vgl. *Ramming*, VersR 2007, 306 (320).

¹⁰⁴ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (472); *Ramming*, TranspR 2007, 13 (17).

¹⁰⁵ *Ramming*, TranspR 2007, 13 (17); vgl. auch *Geimer*, IZPR, 4. Teil Rn. 969.

zessrecht gab. Der BGH hat hierzu entschieden, dass mangels örtlicher Zuständigkeit kein deutsches Gericht zuständig ist und die Klage entsprechend abzuweisen ist.¹⁰⁶ Entsprechend könnte man folgern, dass auch im Hinblick auf die örtliche Zuständigkeit bei Erfolgs- oder Handlungsort in der deutschen AWZ letztlich kein deutsches Gericht zuständig ist, bis diese Regelungslücke durch den Gesetzgeber geschlossen wird.¹⁰⁷ Die Konsequenz hieraus wäre, dass in diesen Fällen kein effektiver Rechtsschutz gegeben wäre, da es sich bei den Gerichtsständen der Übereinkommen um ausschließliche handelt und die Bundesrepublik Deutschland gegen ihre völkerrechtlichen Pflichten verstoßen würde.¹⁰⁸ Zudem besteht eine Justizgewährungspflicht Deutschlands für die Fälle, in denen die EuGVVO zumindest eine internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte begründet.¹⁰⁹ Andernfalls könnten die EuGVVO-Staaten die Regelungen der EuGVVO leer laufen lassen, indem sie keine örtliche Zuordnung der Gebiete zu einem Gericht bestimmen.¹¹⁰ Es ist deshalb interessengerechter, eine Analogie zur Regelungen vergleichbarer Sachverhalte zu suchen oder – so sich eine solche Analogie nicht anbietet – eine Notzuständigkeit der Hauptstadtgerichte (AG Schöneberg Berlin) nach §§ 15 Abs. 1 S. 2, 27 Abs. 2 ZPO im Wege der ergänzenden Auslegung der EuGVVO anzunehmen.¹¹¹

In Betracht kommt insbesondere eine Analogie zu § 40a Abs. 1 S. 2 AtomG zur Schließung dieser Zuständigkeitslücke.¹¹² Hiernach ist für Schadensersatzklagen auf Grund des Pariser Übereinkommens (gegebenenfalls in Verbindung mit dem Gemeinsamen Protokoll) einzig das LG Hamburg örtlich zuständig, wenn das schädigende nukleare Ereignis in der deutschen AWZ eingetreten ist. § 40a Abs. 1 S. 2 AtomG schließt demnach für das Pariser Übereinkommen genau die Lücke in der örtlichen Zuständigkeit bei Ereignissen in der AWZ, die sich auch im Hinblick auf das BunkerölÜ, das ÖIHÜ und das HNS-Ü auftut. Auch erfasst das Pariser Übereinkommen ebenso wie die drei anderen Übereinkommen Schäden, die sich auf See durch den Austritt gefährlicher – beim Pariser Übereinkommen nuklearer – Stoffe entstehen. Hiergegen kann auch nicht eingewandt werden, dass § 40a AtomG noch nicht in Kraft getreten ist.¹¹³ Der gesetzgeberische Wille einer örtli-

¹⁰⁶ BGHZ 79, 332 (335 ff.).

¹⁰⁷ *Ramming*, TranspR 2007, 13 (17).

¹⁰⁸ *Ramming*, TranspR 2007, 13 (17).

¹⁰⁹ *Geimer*, IZPR, 4. Teil Rn. 970.

¹¹⁰ *Geimer*, IZPR, 4. Teil Rn. 970.

¹¹¹ *Geimer*, IZPR, 4. Teil Rn. 970.

¹¹² *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (473); § 40a wurde durch das Gesetz zur Änderung haftungsrechtlicher Vorschriften des AtomG und zur Änderung sonstige Rechtsvorschriften (13.06.2008) in das AtomG eingeführt, BT-Drucks. 16/9077.

¹¹³ *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (473); nach Art. 5 Abs. 1 des Gesetz zur Änderung haftungsrechtlicher Vorschriften des AtomG und zur Änderung sonstige Rechtsvorschriften (13.06.2008) tritt dieses erst in Kraft, wenn das Protokoll vom 12. Februar 2004 zur Änderung des Pariser Übereinkommens vom 29. Juli 1960 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 12. November 1982 nach seinem Art. 20 in Kraft tritt. Dies ist bisher mangels hinreichender Zeichnung des Protokolls nicht geschehen.

chen Zuweisung von Streitigkeiten wegen Schäden aus Ereignissen in der AWZ an das LG Hamburg ist durch § 40a Abs. 1 S. 2 AtomG hinreichen konkretisiert.¹¹⁴ Eine vergleichbare Interessenlage ist insoweit gegeben, die Voraussetzungen einer Analogie sind erfüllt.¹¹⁵ Zudem ist die Zuweisung einer seeprivatrechtlichen Streitigkeit an die Gerichte Hamburgs in § 40a Abs. 1 S. 2 AtomG kein Einzelfall. So findet sich eine besondere Zuweisung seeprivatrechtlicher Verfahren an die Gerichte Hamburgs auch in § 1 des Abkommens über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren.¹¹⁶ Entsprechend sieht auch § 2 Abs. 3 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung¹¹⁷ eine Konzentrationsregelungen für Verfahren zur Errichtung eines Haftungsfonds beim AG Hamburg-Mitte vor. Es gibt demnach eine Tendenz zu einer Konzentration von Expertise für seeprivatrechtliche Streitigkeiten bei den Gerichten in Hamburg.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass im Hinblick auf die örtliche Zuständigkeit bei Erfolgs- oder Handlungsort in der deutschen AWZ im Anwendungsbereich der Gerichtsstände aus dem BunkerölÜ, dem ÖIHÜ und dem HNS-Ü jeweils in Verbindung mit Art. 5 Nr. 3 bzw. Art. 10 S. 1 EuGVVO analog Art. 40a Abs. 1 S. 2 AtomG das LG Hamburg örtlich zuständig ist, solange der Gesetzgeber nicht eine anderweitige Regelung trifft.

§ 3 Sonstige Fälle (Delikte auf Schiffen oder maritimen Einrichtungen)

Soweit keine der gerade erörterten speziellen Zuständigkeitsregime eingreifen, bestimmt sich auch im Seedeliktsrecht die internationale Zuständigkeit nach der EuGVVO. Zu den Streitigkeiten deren Gegenstand nicht von einem speziellen Übereinkommen erfasst wird, zählen insbesondere unerlaubte Handlungen auf einem Schiff oder einer maritimen Einrichtung (Diebstahl, Sachbeschädigung, Körperverletzung etc). Zudem sind nicht alle EuGVVO-Staaten auch Vertragsstaaten der bisher besprochenen Übereinkommen.

A. Deliktischer Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 3

Neben der allgemeinen Zuständigkeit nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO am Sitz des Beklagten sieht die EuGVVO in Art. 5 Nr. 3 eine besondere Zuständigkeit für unerlaubte Handlungen bei dem Gericht des Ortes, an dem das „schädigende Ereignis eingetreten ist oder eintreten droht“ vor. Wie bereits im Zusammenhang mit der Haftung des nicht im Konnossement genannten Verfrachters ausgeführt,

¹¹⁴ Dörfelt, IPRax 2009, 470 (473).

¹¹⁵ Dörfelt, IPRax 2009, 470 (473).

¹¹⁶ Abkommens über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren v. 5. Mai 1992, HmbGVBl. 1992, 91.

¹¹⁷ BGBl. 1998 I, 2489; vgl. Schlosser, EU-ZPR, Art. 7 EuGVVO Rn. 1.

versteht man darunter sowohl den Erfolgs- als auch den Handlungsort.¹¹⁸ Für die nicht von speziellen Übereinkommen erfassten seedeliktsrechtlichen Streitigkeiten müssen demnach der Erfolgs- und der Handlungsort bestimmt werden. Dabei wird zu untersuchen sein, wie sich die besonderen Verhältnisse des Seerechts – einschließlich des Seevölkerrechts – auf diese Bestimmung auswirken. Wie schon beim Seearbeitsrecht wird sich auch im Seedeliktsrecht die Frage stellen, ob und wie sich die durch das SRÜ festgeschriebenen maritimen Zonen (Küstengewässer, AWZ, Festlandsockel und Hohe See) auf die Bestimmung der internationalen Zuständigkeit auswirken und welche Rolle die Flagge des Schiffes spielt.

B. Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts

Eine ähnliche Frage stellte sich auch im Zusammenhang mit Art. 40 EGBGB im deutschen internationalen Privatrecht. Auch dieser sah eine wahlweise Anknüpfung an den Handlungs- oder Erfolgsort vor. Allerdings ging Art. 40 EGBGB – im Gegensatz zu den im EGBGB umgesetzten Regelungen des EVÜ zu den vertraglichen Schuldverhältnissen – nicht auf europäisches oder internationales Recht zurück. Eine rechtsquellenübergreifende Auslegung des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO mit Art. 40 EGBGB ist demnach grundsätzlich nicht zwingend. Andererseits sind die rechtlichen Fragestellungen und dahinter stehenden Erwägungen für deren Lösung bei Art. 5 Nr. 3 EuGVVO und Art. 40 Abs. 1 EGBGB durchaus vergleichbar.¹¹⁹ Insoweit wird im Folgenden auch auf Literatur und Rechtsprechung zu Art. 40 Abs. 1 EGBGB Bezug genommen.

Art. 4 Abs. 1 der nunmehr geltenden Rom II-VO knüpft dagegen nur noch an den Erfolgsort an.¹²⁰ Im Hinblick auf die Bestimmung des Erfolgsorts ist die Rom II-VO im Wege der verordnungsübergreifenden Auslegung gemäß Erwägungsgrund 6 Rom II-VO allerdings zu beachten. Für die Bestimmung des Erfolgsorts bei seerechtlichen Sachverhalten ist die Fragestellung durch den Übergang vom EGBGB zur Rom II-VO unverändert geblieben.¹²¹ Die Rom II-VO enthält dabei ebenso wenig ein spezielles Regime für seedeliktische Sachverhalte wie die EuGVVO.

Eine Unterscheidung zwischen Handlungs- und Erfolgsort ist aber keineswegs immer geboten. Regelmäßig werden Handlungs- und Erfolgsort im Seedeliktsrecht zusammenfallen und somit ein Platzdelikt vorliegen.¹²² So z.B. wenn die

¹¹⁸ Siehe 3. Teil § 2 A. IV. 2.

¹¹⁹ Daraus ergibt sich jedoch gerade kein Argument für einen notwendigen Gleichlauf von anwendbarem Recht und internationaler Zuständigkeit im internationalen Deliktsrecht, vgl. *Geimer*, IZPR, 4. Teil Rn. 1527. Andererseits wird in der Praxis oftmals ein Gleichlauf erzielt werden, da der Kläger häufig am Erfolgsort klagt wird, Palandt-*Thorn*, Art 4 ROM II-VO Rn. 2.

¹²⁰ Zur seerechtlichen Bedeutung dieser Anknüpfung, vgl. allgemein *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (153); allgemein zum Hintergrund von *Hein*, ZVglRWiss 2003, 528 (542 ff.).

¹²¹ *Hartenstein*, TranspR 2008, 143 (153).

¹²² *Herber*, Seehandelsrecht, S. 409.

schädigende Handlung auf dem Schiff vorgenommen wird und sich dort der Schaden auch unmittelbar materialisiert (Beschädigung des Transportguts oder einer reisenden Person). Dann besteht kein Wahlrecht für den Kläger.

I. Schwimmender Gebietsteil des Flaggenstaates

Eine Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts bei einer unerlaubten Handlung auf Schiffen wäre ohne weiteres möglich, wenn man das Schiff als Staatsgebiet des Flaggenstaates ansieht. Dessen Territorialhoheit würde sich dann auf das Schiff als „schwimmenden Gebietsteil“ erstrecken und das Schiff eine Enklave innerhalb anderer Hoheitsgebiete bilden.¹²³ Entsprechend wären bei einem auf einem Schiff eingetretenen Schaden bzw. dem Ausführen der entsprechenden Handlung auf dem Schiff immer die Gerichte im Flaggenstaat zuständig.¹²⁴ Allerdings ist – wie schon bei der Diskussion zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsortes im internationalen Arbeitsprozessrecht –¹²⁵ eine solche territoriale Zuordnung des Schiffes mit dem heutigen Völkerrecht nicht zu vereinbaren. Diese Auffassung steht im klaren Widerspruch zu der anerkannten Hoheitsgewalt des Küstenstaates über Schiffe in seinen Küstengewässern.¹²⁶ Der einfachste Ansatz zur Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts bei Delikten auf Schiffen durch ausnahmslose territoriale Zuordnung des Schiffes zum Flaggenstaat ist damit versperrt. Es ist deshalb erforderlich – wie im Seearbeitsrecht – die einzelnen maritimen Gebiete gesondert daraufhin zu prüfen, welche Auswirkungen sich aus ihrer Rechtsnatur auf die Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO ergeben.

II. Innerhalb des Hafens oder der inneren Gewässer

In den Binnengewässern, also auch den Häfen, hat der jeweilige Staat vollständige territoriale Souveränität.¹²⁷ Eine dort begangene unerlaubte Handlung ist entsprechend zivilrechtlich so zu behandeln wie eine auf dem Festland begangene Handlung.¹²⁸ Ein staatliches Interesse, seine sich aus der ureigenen territorialen Zuordnung ergebenden Kompetenz zugunsten einer Zuordnung der Binnengewässer zu einem anderen Staat aufzugeben, ist nicht ersichtlich. Entsprechend sind bei Handlungs- und/oder Erfolgsort in den Binnengewässern die Gerichte des Staates

¹²³ So früher OLG Hamburg v. 15.10.1935, IPRspr 1935-44, Nr. 89; daran wohl noch festhaltend *Geimer*, 4. Teil Rn. 1528a; *Michaels*, in: *International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States*, 129 (135); *Palandt-Thorn*, Art 4 ROM II-VO Rn. 23.

¹²⁴ Vgl. *Schulz*, *Hanse Law Review* 2005, 148 (158).

¹²⁵ Siehe 4. Teil § 2 G.

¹²⁶ *Schulz*, *Hanse Law Review* 2005, 148 (158).

¹²⁷ Siehe 4. Teil § 2 G.

¹²⁸ Für eine Anknüpfung an die Flagge bei strafrechtlichen und disziplinarrechtlichen Streitigkeiten vgl. *Özçayır*, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, S. 394 f.; zum IPR siehe *Roth/Plett*, *RabelsZ* 42 (1978), 662 (670).

nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO berufen, dem die Binnengewässer völkerrechtlich zugeordnet werden.¹²⁹

III. Innerhalb der Küstengewässer

Ebenso wie in seinen Binnengewässern verfügt ein Küstenstaat auch in seinen Küstengewässern über territoriale Souveränität, die nur durch die im SRÜ vorgesehenen Rechte (Passagerecht, Art. 17 f. SRÜ) eingeschränkt ist.¹³⁰ Auch Art. 28 SRÜ steht einer internationalen Zuständigkeit der Gerichte des Küstenstaats nicht entgegen.¹³¹

Aus der territorialen Souveränität des Küstenstaates in seinen Küstengewässern ergibt sich, dass es auf die Zuordnung des Schiffes durch dessen Flagge nicht ankommt.¹³² Das Schiff bildet gerade keine Enklave, welche die Territorialhoheit beschränkt. Die Anknüpfung an die Flagge ist lediglich eine fiktive Zuordnung, welche die tatsächliche geografische Zuordnung der Hoheitsgewässer nicht verdrängen kann.¹³³ Liegen demnach Erfolgs- und/oder Handlungsort in den Küstengewässern, so fallen sie in das Staatsgebiet des Küstenstaats.¹³⁴ Lediglich der geographische Ort innerhalb der Hoheitsgewässer ist beachtlich.¹³⁵ Die Gerichte des Küstenstaates sind dann gemäß Art. 5 Nr. 3 EuGVVO zuständig.¹³⁶ Dies entspricht auch den Erwartungen der Parteien und damit den Erwartungen des Rechtsverkehrs und der Gerichtsstandsklarheit.¹³⁷ Befindet sich ein Schiff zum Zeitpunkt des anspruchsbegründenden Vorfalls im Territorium eines Staates, so wird der Verkehrsteilnehmer davon ausgehen, dass auch der Ort, an dem ein etwaiges schädigendes Ereignis eintritt in diesem liegt. Ihm ist bewusst, dass er sich in der Jurisdiktion des Küstenstaates befindet. Die Eröffnung eines Gerichtsstands in diesem ist für ihn naheliegend. Die Flagge des mit ihm im Falle einer Schiffskollision zusammenstoßenden Schiffes kann er dagegen regelmäßig nicht *ex ante* voraussehen. Auch bei Unfällen an Bord eines Schiffes ist es für den Betroffenen nicht unbillig überraschend, dass ihm ein Gerichtsstand im Hafen- oder Küstenstaat eröffnet wird, wenn er sich in dessen Territorium befindet. Letztlich kann es

¹²⁹ Mit Hinweis auf Besonderheiten für das Strafrecht, *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 394 f.

¹³⁰ Vgl. Art. 21 SRÜ; *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 397.

¹³¹ *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 399.

¹³² So grundsätzlich auch im IPR, vgl. *Kropholler*, IPR, S. 537 f.

¹³³ Vgl. *Staudinger-von Hoffmann*, Art. 40 EGBGB, Rn. 233.

¹³⁴ A.A. im IPR bei der Bestimmung des Erfolgsorts *Palandt-Thorn*, Art 4 ROM II-VO Rn. 23 unter Bezugnahme auf die *ratio* der Entscheidung OLG Hamburg v. 15.10.1935, IPRspr 1935-44, Nr. 89. Die Entscheidung des OLG Hamburg ging allerdings noch davon aus, dass ein Schiff Staatsgebiet des Flaggenstaats ist und insoweit über diese Territorialhoheit besteht.

¹³⁵ Vgl. *Herber*, Seehandelsrecht, S. 409.

¹³⁶ *Özçayir*, Liability for Oil Pollution and Collisions, S. 449.

¹³⁷ Ähnliche Argumentation im IPR bei *Roth/Plett*, *RabelsZ* 42 (1978), 662 (677).

keinen Unterschied machen, ob ein Unfall an Bord eines Busses oder Zuges¹³⁸ im internationalen Verkehr oder an Bord eines Schiffes, welches sich gewöhnlich in Territorialgewässern aufhält, eintritt. Zwar wird sich ein Passagier z.B. einer Fähre bei einem Unfall selten bewusst darüber sein, dass die Bestimmung des zuständigen Gerichts sich danach richtet, ob er sich weniger als 12 Meilen (also in den Küstengewässern) von der Küste entfernt befindet. Andererseits wäre es auch für die Parteien überraschend, wenn bei einer Fähre zwischen England und Frankreich für einen Unfall auf der Fähre ein Gerichtsstand im Flaggenstaat (z.B. Zypern) eröffnet wäre.

Durch die strenge völkerrechtsakzessorische Berücksichtigung der staatlichen Hoheit in den Territorialgewässern kann es bei Schiffskollisionen durchaus zum Auseinanderfallen von Forum und anwendbarem Recht kommen. Wenn zwei Schiffe die gleiche Flagge führen oder die Parteien im gleichen Staat ihren Sitz haben, so ermöglicht Art. 4 Abs. 2 oder Abs. 3 Rom II-VO die Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates. Für eine solche Anknüpfung an das gemeinsame Flaggenrecht lassen sich viele gute Gründe anführen.¹³⁹ Aber eine solche Regelung sieht die EuGVVO gerade nicht vor. Art. 5 Nr. 3 EuGVVO kennt nur den Handlungs- und Erfolgsort, orientiert sich also letztlich am Tatort und somit an territorialen Gesichtspunkten. Dies entspricht auch dem System des internationalen Zivilprozessrechts, denn Art. 4 Abs. 2 und Abs. 3 Rom II-VO liegt das Prinzip der engsten Verbindung zugrunde, welches das IZVR nicht kennt. Ein Auseinanderfallen von Forum und Recht ist daher systembedingt und deshalb hinzunehmen.

IV. Über dem Festlandsockel oder innerhalb der AWZ

Bei deliktischen Handlungen, die in der AWZ und/oder der Festlandsockelzone begangen werden oder dort zum Erfolg führten, könnte eine Lokalisierung von Handlungs- und Erfolgsort im zugehörigen Küstenstaat erwogen werden.¹⁴⁰ Allerdings sind diese Zonen nicht Teil des Staatsgebiets, sondern diesem nur im Hinblick auf die wirtschaftliche Nutzung zugeordnet.¹⁴¹

1. Schiffe im Transit

Bei Schiffen, die sich zum Zeitpunkt der unerlaubten Handlung oder der Materialisierung des sich aus einer solchen ergebenden Schadens lediglich im Transit durch eine maritime Zone befinden, ist aber gerade kein besonderer Bezug zur wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Nutzung dieser Zone gegeben. „Im Transit“ bedeutet dabei, dass diese Schiffe die jeweilige Zone – als eine von mehreren – lediglich durchqueren, aber sich nicht „gewöhnlich“ in einer dieser Zonen aufhalten. Die Wertungskriterien, aus denen sich der Schwerpunkt bei einem „ge-

¹³⁸ Etwaige einschlägige und vorrangig anwendbare internationale Konventionen außer Acht gelassen.

¹³⁹ Roth/Plett, *RabelsZ* 42 (1978), 662 (678 f.).

¹⁴⁰ So wohl für den Erfolgsort nach Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO Hartenstein, *TranspR* 2008, 143 (153).

¹⁴¹ Siehe 4. Teil § 2 D. III. 1.

wöhnlichen“ Aufenthalt des Schiffes in einer Zone ergibt, sind dabei vergleichbar mit den in Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO zur Ermittlung des gewöhnlichen Arbeitsorts verwendeten. Insoweit kann die wirtschaftliche Zuordnung der AWZ und der Festlandsockelzone im Seevölkerrecht bei Schiffen im Transit nicht unbesehen zu einer Zuordnung dieser Zonen zum Küstenstaat für die Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts unter Art. 5 Nr. 3 EuGVVO führen. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die zivilrechtliche Zuständigkeit für unerlaubte Handlungen – unabhängig von den Umständen – in diesen Zonen integraler Bestandteil der Regelung der wirtschaftlichen Nutzungen dieser Zonen ist. Vielmehr handelt es sich um einen grundsätzlich von der wirtschaftlichen Nutzung losgelösten eigenständigen Bereich. Dabei können unerlaubte Handlungen in der Praxis durchaus im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Nutzung der Zonen stehen (Unfall an Bord eines Öltankers, der gefördertes Öl nach Übersee befördert). Dieser Zusammenhang ist aber nicht notwendig und charakterisiert das Seedeliktsrecht nicht. Entsprechend wäre es willkürlich, zwischen der Hohen See und den Gewässern über der AWZ oder der Festlandsockelzone bei der Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts zu differenzieren.¹⁴² Hierin liegt ein Unterschied zum Seearbeitsrecht. Dieses ist durch die enge vertragsrechtliche Beziehung zwischen den Parteien bestimmt. Weiter ist durch die im Adjektiv „gewöhnlich“ verkörperte Gewichtung und Schwerpunktsfindung ein besonders enger Bezug zu einer spezifischen maritimen Zone gegeben. Der im Seearbeitsrecht ermittelte geografische Ort ist deshalb nicht nur zufällig in einer bestimmten maritimen Zone. Allerdings ist zu bedenken, dass im Seearbeitsrecht unter Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bei Schiffen im Transit in jedem Fall nach den Umständen zu prüfen ist, ob überhaupt ein gewöhnlicher Arbeitsort besteht.¹⁴³

2. Offshore-Einrichtungen und gewöhnlich in einer Zone eingesetzte Schiffe

Eine andere Bewertung könnte sich dagegen bei Anlagen und Einrichtungen in der AWZ oder über dem Festlandsockel ergeben, die der wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Nutzung dieser Zone dienen. Tritt z.B. ein konstruktionsbedingter Schaden auf einer Bohrplattform über dem Festlandsockel eines EuGVVO-Staats ein, so steht der eingetretene Erfolg im unmittelbaren Zusammenhang mit der durch Art. 56 Abs. 1 lit. a SRÜ erfassten Nutzung dieser Zone.¹⁴⁴ Zudem hat der Küstenstaat für Offshore-Einrichtungen und Anlagen eine nahezu totale Verwendungskontrolle¹⁴⁵ und somit eine engere Bindung als zu Schiffen.¹⁴⁶ Soweit ein im internationalen Privatrecht materialisierter Anwendungswille besteht, gilt für diese

¹⁴² Zum IPR und zusätzlich für eine weitergehende Anknüpfung an das Heimatrecht des Schiffes auch in den Küstengewässern, Palandt-*Thorn*, Art 4 ROM II-VO Rn. 23.

¹⁴³ Siehe 4. Teil C. II. und G. I.

¹⁴⁴ *Junker/Schramm*, IPRax 2001, 482 (483); vgl. zum IPR auch MüKo(BGB)-*Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 34.

¹⁴⁵ Vgl. *Jenisch*, NuR 1997, 373 (375); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 43.

¹⁴⁶ Vgl. Beispielfhaft aber nicht abschließend Art. 60 Abs. 2 SRÜ; vgl. 4. Teil D. 2.

Einrichtungen die gesamte Rechtsordnung des Küstenstaates, also auch das Zivilrecht.¹⁴⁷ Entsprechend ist für die Frage der internationalen Zuständigkeit eine Zurechnung der AWZ und der Festlandsockelzone ebenso möglich wie im Seearbeitsprozessrecht.¹⁴⁸ Zumindest der Erfolgsort im Sinne des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO ist dann im jeweiligen Küstenstaat belegen.¹⁴⁹ Die Lokalisierung des Handlungsorts bei Konstruktions- oder Zertifizierungsfehlern wird im 10. Teil § 3 VI. besprochen.

3. Umweltschäden

Soweit Umweltschäden nicht bereits in den Anwendungsbereich vorrangig anwendbarer internationaler Übereinkommen fallen, gelten auch für diese Deliktstypen die Anknüpfungsregelungen des allgemeinen Deliktsprozessrechts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO.¹⁵⁰ Der Handlungsort ist dabei grundsätzlich der Ort, an dem die Stoffe ausgetreten sind bzw. abgelassen wurden. Der Erfolgsort ist dort, wo tatsächlich ein Schaden, also z.B. eine Verschmutzung, eingetreten ist. Inwieweit die AWZ und die Festlandsockelzone bei der Bestimmung des Ortes zugerechnet werden können, richtet sich grundsätzlich nach den soeben erarbeiteten Grundsätzen. Stand das Austreten der Stoffe in einem direkten Zusammenhang mit der wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Nutzung der jeweiligen Zone, kann die Zone für die Bestimmung des Erfolgs- und Handlungsorts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO dem Küstenstaat zugeordnet werden. In diesen Konstellationen war der Austrittsort und Schadenseintrittsort nicht zufällig, die Eröffnung eines Gerichtsstands im Küstenstaat ist nicht überraschend und eine Differenzierung zwischen Hoher See und AWZ oder Festlandsockelzone ist gerechtfertigt. Tritt z.B. beim Abtransport ein Teil des auf einer Bohrrinsel in der AWZ geförderten Öls aus, so steht dies im unmittelbaren Zusammenhang mit den durch das SRÜ und damit das Völkerrecht zugeordneten Kompetenzen. Ebenso verhält es sich beim Austritt von Bunkeröl aus zum Fischfang eingesetzten Schiffen. Dagegen wird es bei Vorfällen mit Schiffen im Transit, die sich nur kurz und nicht „gewöhnlich“¹⁵¹ in einer Zone aufhalten, an genau so einem inneren Zusammenhang fehlen.

Insgesamt ist es aber angemessen, einen großzügigen Maßstab anzulegen und im Zweifel eine Zurechnung der jeweiligen maritimen Zone zum Küstenstaat vorzunehmen. Aus den entsprechenden Vorschriften der internationalen Übereinkommen (vgl. Art. II ÖIHÜ; Art. 2 a BunkerölÜ; Art. 3 lit. b HNS-Ü) im Bereich

¹⁴⁷ Vgl. *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1, S. 506; *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, 21 (27); *Lagoni*, NuR 2002, 121 (124); *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ, S. 43.

¹⁴⁸ Vgl. MüKo(BGB)-*Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 34.

¹⁴⁹ Vgl. zum IPR *Junker/Schramm*, IPRax 2001, 482 (483) mit Verweis auf Cour d'appel de Paris v. 16. Januar 1997, Clunet 4 (1997), 990; Cour de cassation, 11. Mai 1999, Rev.crit.dr.int.pr 89 (2001), 200; vgl. auch MüKo(BGB)-*Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 34.

¹⁵⁰ Ebenso im IPR *Kropholler*, IPR, S. 537 f.

¹⁵¹ Siehe 4. Teil § 2 C. II. und G. I.

der Haftung für das Austreten gefährlicher Stoffe lässt sich ein grundsätzliches Einvernehmen über die Zurechnung der AWZ und der Festlandsockelzone für diese Deliktstypen herauslesen. Zum Völkergewohnheitsrecht ist diese Zuordnung im internationalen Deliktsrecht allerdings noch nicht erwachsen. Deswegen bleibt es auch grundsätzlich bei der Anwendung der allgemeinen Prinzipien für das Seedeliktsprozessrecht unter der EuGVVO und einer erforderlichen Bewertung hinsichtlich eines Zusammenhangs mit der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Benutzung der Zone.

4. Zwischenergebnis

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass im Rahmen des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO keine automatische Zurechnung der AWZ und der Festlandsockelzone zum Küstenstaat für die Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts erfolgen kann. Es kommt vielmehr darauf an, ob die unerlaubte Handlung in einem qualitativen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Nutzung der jeweiligen Zone stand und deshalb die Wertungen des SRÜ eine Zuordnung auch im Seedeliktsrecht ermöglichen. Durch diese Differenzierung unterscheidet sich das internationale Seedeliktsrecht vom internationalen Seearbeitsrecht unter der EuGVVO. Der Unterschied ist in der Praxis aber relativiert, denn durch die Gewichtung der Umstände im Zusammenhang mit der Ermittlung des gewöhnlichen Arbeitsorts wird es bei Schiffen im Transit gerade an einem solchen fehlen, wenn eine Zone unter vielen durchquert wird. Die Suche nach dem Bezug des Sachverhalts – und damit letztlich des Gerichtsstands – wird letztlich auf verschiedenen Prüfungsstufen durchgeführt. Im Seearbeitsrecht erfolgt sie bei der Prüfung des Anknüpfungspunkts „gewöhnlicher Arbeitsort“ beim Seedeliktsrecht dagegen bei der Frage der völkerrechtsakzessorischen Zuordnung der Zone im speziellen Fall. Unterschiedliche Ergebnisse bei Schiffen im Transit im Hinblick auf die Bedeutung der verschiedenen Zonen für Art. 19 Nr. 2 lit. a und Art. 5 Nr. 3 EuGVVO sind aber durchaus denkbar.

V. Auf Hoher See

Bei Schiffen und Einrichtungen auf Hoher See scheidet eine an maritimen Zonen ausgerichtete Zuordnung grundsätzlich aus. Wie bereits im Zusammenhang mit dem Seearbeitsrecht erörtert, ist die Hohe See staatenfreier Raum.¹⁵² Entsprechend kann bei unerlaubten Handlungen auf der Hohen See für die Zwecke des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO nicht allein wegen des geographischen Ortes des Ereignisses ein Gerichtsstand im Staatsgebiet eines Staates angenommen werden.¹⁵³

¹⁵² Siehe 4. Teil § 2 E. III.

¹⁵³ *Michaels*, in: *International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States*, 129 (135).

1. Bei Schiffen

Ebenso wie im Seearbeitsrecht kommt aber auch im Seedeliktsrecht bei unerlaubten Handlungen auf Hoher See eine Berücksichtigung der Flagge des beteiligten Schiffs in Betracht.¹⁵⁴ Ereignet sich ein Unfall bzw. allgemein eine unerlaubte Handlung an Bord eines Schiffes auf Hoher See, so ist die völkerrechtliche Zuordnung des Schiffs zum Flaggenstaat zu respektieren und zumindest der Handlungsort dem Flaggenstaat im Rahmen des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO zuzuordnen.¹⁵⁵ Es besteht insoweit eine Parallele zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts im internationalen Seearbeitsrecht gemäß Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO.¹⁵⁶ Unterstützt kann dabei für die Frage der Anknüpfung bei Unfällen auf Hoher See auch auf die *ratio* des Art. 94 Abs. 7 SRÜ zurückgegriffen werden. Danach ist der Flaggenstaat verpflichtet, über jeden Seeunfall oder jedes andere mit der Führung eines Schiffes zusammenhängende Ereignis auf Hoher See, an dem ein seine Flagge führendes Schiff beteiligt war und wodurch der Tod oder schwere Verletzungen von Angehörigen eines anderen Staates oder schwere Schäden an Schiffen oder Anlagen eines anderen Staates oder an der Meeresumwelt verursacht wurden, eine Untersuchung durchzuführen. Zwar bezweckt die Regelung des Art. 94 Abs. 7 SRÜ nicht die Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche, sondern dient der öffentlich-rechtlichen Aufklärung des Unfallsachverhalts. Freilich kommt in der Regelung auch der Wille der Vertragsstaaten zu einer grundsätzlichen Zuweisung der Zuständigkeit bei Unfällen auf der Hohen See an den Flaggenstaat zum Ausdruck. Die Anknüpfung an die Flagge ist in diesen Konstellationen die angemessenste. Dies gilt auch im Zivilprozessrecht.

Bei Schiffskollisionen, bei denen die beteiligten Schiffe verschiedene Flaggen führen, stellt sich die Frage, welche Flagge maßgeblich ist.¹⁵⁷ Dabei ist wiederum die Wahlfreiheit des Klägers zwischen den Gerichten am Handlungs- und Erfüllungsort nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO zu beachten.

a) Anknüpfung an die Flagge des Schädigers (Handlungsort)

Zur Bestimmung des Handlungsorts kommt eine Anknüpfung an die Flagge des Schiffes des Schädigers in Betracht.¹⁵⁸ Auf diesem Schiff ist regelmäßig die unerlaubte Handlung ausgeführt worden, die Verhaltensnorm verletzt worden. Deshalb ist es für den Schädiger auch vorhersehbar und billig, dass ein Gerichtsstand für deliktische Ansprüche gegen ihn im Flaggenstaat eröffnet ist, soweit keine vor-

¹⁵⁴ *Michaels*, in: *International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States*, 129 (135); vgl. auch *Basedow*, in: *Recht der Flagge und „billige Flaggen“*, 75 (83).

¹⁵⁵ *Özçayır*, *Liability for Oil Pollution and Collisions*, S. 449; zu Art. 40 Abs. 1 EGBGB *Herber*, *Seehandelsrecht*, S. 409; *MüKo(BGB)-Junker*, Art. 4 Rom II-VO Rn. 35; *Kropholler*, IPR, S. 537; siehe auch *Roth/Plett*, *RabelsZ* 42 (1978), 662 (671).

¹⁵⁶ Siehe 4. Teil § 2 E. IV.

¹⁵⁷ Vgl. *Roth/Plett*, *RabelsZ* 42 (1978), 662 (672).

¹⁵⁸ Vgl. *Kropholler*, IPR, S. 538.

rangige territoriale Zuordnung greift. Die früher vereinzelt im deutschen internationalen Privatrecht vertretene Ansicht, dass der Handlungsort der Heimathafen des Schiffes sei, von dem dieses zum ersten Mal auslief und anschließend immer wieder auf die Reise geschickt wurde, ist dagegen abzulehnen und wird heute wohl auch nicht mehr vertreten.¹⁵⁹ Es kann nicht darauf ankommen von wo aus ein Schiff die Reise begann während der sich eine unerlaubte Handlung ereignete. In dem Aussenden des Schiffes kann jedenfalls regelmäßig noch keine unerlaubte Handlung gesehen werden. Lediglich im Einzelfall – z.B. wenn ein nicht seetaugliches Schiff bewusst auf die Reise geschickt wurde – kommt eine Verortung des Handlungsorts im entsprechenden Hafen in Betracht, soweit auch dort die relevanten Entscheidungen getroffen wurden. Nur in diesen speziellen Fällen findet die für das schädigende Ereignis tatsächlich relevante Verhaltenssteuerung im Heimathafen statt. Zudem besitzt in der Praxis nicht jedes Schiff einen Heimathafen, von dem aus es regelmäßig operiert. Führt der Reeder z.B. das Schiff selbst von Bord aus, so könnte zur Ermittlung des Heimathafens lediglich noch auf den Ort der Schiffsregistereintragung abgestellt werden.¹⁶⁰

Das letztlich einzige bedeutende Argument gegen eine Anknüpfung an die Flagge bei der Bestimmung des Handlungsorts (wie auch des Erfolgsorts) kann sich nur aus der Billig-Flaggen Problematik¹⁶¹ ergeben. Ebenso wie im Seearbeitsrecht lässt sich an der Flaggenanknüpfung kritisieren, dass bei einer billigen Flagge faktisch kaum eine Beziehung des Schiffes und seiner Eigner oder Betreiber zum Flaggenstaat besteht. Es kann also an einer persönlichen Beziehung zur Haftung im durch die Flagge bezeichneten Forum fehlen.¹⁶² Auch im europäischen Deliktsprozessrecht nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO fehlt eine dem internationalen Privatrecht (Art. 4 Abs. 3 ROM II-VO) vergleichbare Ausweichklausel. Andererseits ist der Begriff des Handlungs- als auch der des Erfolgsorts weniger mit Wertungen und Schutzgedanken aufgeladen als der Begriff des „gewöhnlichen Arbeitsorts“ in Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO. Die Gerichtsstände am Erfolgs- und Handlungsort dienen nicht der Privilegierung einer bestimmten sozial benachteiligten und deshalb schützenswerten Gruppe. Zwar wird tatsächlich und bewusst der Kläger bei deliktischen Ansprüchen durch seine Wahlmöglichkeit zwischen Erfolgs- und Handlungsort bevorzugt. Dies ist aber qualitativ nicht vergleichbar mit der Privilegierung des Arbeitnehmers. Die Ziele des Gerichtsstands nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO werden durch eine starre Anknüpfung an die Flagge daher nicht in gleicher Weise beeinträchtigt.

Der Gerichtsstand des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO ist auch insgesamt faktischer und territorialer geprägt als der des Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO. Eine Einschränkung der Anknüpfung an die Flagge wegen zwingender teleologischer Erwägung ist auch bei unter Billig-Flaggen fahrenden Schiffen nicht geboten. Mit einer solchen Einschränkung wäre auch nicht der Vorhersehbarkeit und damit der Gerichtsstandsklarheit gedient. Bei einer Kollision ist es für den Geschädigten ohnehin

¹⁵⁹ Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 221.

¹⁶⁰ Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 226.

¹⁶¹ Hierzu ausführlich Siehe 4. Teil § 2 E. VII. 4. c).

¹⁶² Vgl. Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 226.

nicht *ex ante* erkennbar, welche Flagge das andere Schiff führt. Er kann sich entsprechend auch nicht vor einem Unfall auf ein bestimmtes Forum einstellen und darauf vertrauen, dass dieses auch zuständig sein wird. Das Deliktsrecht weist für diesen Typus insoweit ein Element der Zufälligkeit auf, welches es letztlich von vertraglichen Streitigkeiten unterscheidet. Bei Unfällen auf einem Schiff dagegen kann sich der Geschädigte vorher über die Flagge des Schiffes, auf dem er sich befindet, informieren. Für Außenstehende – wie z.B. Schiffsreisende – ist die Flagge nach der Verkehrsanschauung die bedeutendste Verknüpfung eines Schiffes mit einer Rechtsordnung¹⁶³ und der damit verbundenen gerichtlichen Zuständigkeit. Probleme im Hinblick auf die Vorhersehbarkeit entstehen dann nicht.

Festzuhalten bleibt, dass für die Bestimmung des Handlungsortes nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO regelmäßig die Flagge des Schädigers tauglicher Anknüpfungspunkt ist.

b) Anknüpfung an die Flagge des Geschädigten (Erfolgsort)

Soweit auch der Schaden auf demselben Schiff eintritt, fallen Handlungs- und Erfolgsort zusammen. Eine gesonderte Bestimmung des Erfolgsorts erübrigt sich. Tritt der Schaden jedoch auf einem anderen Schiff oder überhaupt außerhalb eines Schiffes ein, so ist der Erfolgsort gesondert zu bestimmen. Dabei bietet es sich an, zur Bestimmung des Erfolgsorts auf das geschädigte Schiff abzustellen.¹⁶⁴ Zum einen hat sich eben dort der Schaden tatsächlich (physisch) materialisiert. Zum anderen ist es auch billig – und im Deliktsrecht allgemein anerkannt – den Geschädigten insoweit zu privilegieren.

Das Schiff ist dann wiederum dem Flaggenstaat zuzuordnen. Auch der EuGH hält in seiner *DFDS/SEKO*-Entscheidung eine Verortung des Erfolgsorts im Flaggenstaat grundsätzlich für möglich, soweit der Schaden an Bord eines Schiffes eingetreten ist.¹⁶⁵ Der Flaggenstaat könne dann als der Ort betrachtet werden, an dem das schädigende Ereignis den Schaden hervorgerufen hat.¹⁶⁶ Die Flaggenzuordnung wäre dann das entscheidende Kriterium.¹⁶⁷

2. Offshore-Einrichtungen und Anlagen (Art. 2 Abs. 1)

Anlagen und Offshore-Einrichtungen haben im Gegensatz zu Schiffen zumindest nach Beendigung ihres Transportes zur Einsatzposition regelmäßig keine Flagge.¹⁶⁸ Entsprechend kommt eine Lokalisierung von Erfolgs- und/oder Handlungsort in

¹⁶³ Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 234.

¹⁶⁴ Vgl. Palandt-Thorn, Art. 4 ROM II-VO Rn. 22 f.; Staudinger-von Hoffmann, Art. 40 EGBGB, Rn. 225.

¹⁶⁵ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417; ausführliche Darstellung der Entscheidung unter 10 Teil § 4.

¹⁶⁶ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1457 Rn. 44).

¹⁶⁷ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1457 Rn. 44).

¹⁶⁸ Siehe 4. Teil § 2 D. III. b) cc).

einem Flaggenstaat bei unerlaubten Handlungen auf solchen Einrichtungen auf Hoher See nicht in Betracht. Wie schon beim gewöhnlichen Arbeitsort im Seearbeitsrecht besteht auch für den Handlungs- und/oder Erfolgsort auf Hoher See keine völkerrechtliche Zuordnung zum Territorium eines Staates. Der Gerichtsstand nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO läuft in diesen Fällen leer. Es bleibt lediglich der allgemeine Gerichtsstand am Sitz des Beklagten nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO.

VI. Haftung bei fehlerhafter Zertifizierung und Konstruktion (Handlungsort)

Bei deliktischen Ansprüchen fehlerhafter Zertifizierung (*certificate of fitness*), Klassifizierung oder gegen Werften wegen fehlerhafter Konstruktion kommt es regelmäßig zum Auseinanderfallen von Handlungs- und Erfolgsort, soweit neben den vertraglichen auch deliktische Ansprüche gegeben sind.¹⁶⁹ Als Handlungsort ist dabei der Ort anzusehen, an dem der Fehler in der Konstruktion beziehungsweise Klassifizierung gemacht wurde. Das ist regelmäßig der Sitz der Gesellschaft.¹⁷⁰ Der Erfolgsort ist dagegen regelmäßig der Unfallort, also der Ort an dem der Fehler zu einem Schaden geführt hat.¹⁷¹ Für die Bestimmung des Erfolgsorts geltend dann die soeben gemachten Ausführungen insbesondere auch im Hinblick auf die Bedeutung der maritimen Zonen und der Flagge.

C. Örtliche Zuständigkeit

Die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit ist auch im allgemeinen, also nicht von speziellen Übereinkommen erfassten Seedeliktsrecht problematisch soweit der Handlungs- oder Erfüllungsort außerhalb der Küstengewässer liegt. Dann bezeichnet zwar die Flagge den maßgeblichen Staat, aber keinen konkreten Gerichtsbezirk.

Während sich bei im Rahmen des Anwendungsbereichs der oben besprochenen internationalen Übereinkommen zum Transport gefährlicher Stoffe und Umweltschäden eine Analogie zu § 40a Abs. 1 S. 2 AtomG¹⁷² zur Schließung dieser Zuständigkeitslücke anbietet, kommt diese Norm für das allgemeine Seedeliktsrecht nicht in Betracht. Die der Analogie zugrunde liegende Vergleichbarkeit ergibt sich bei § 40a Abs. 1 S. 2 AtomG gerade aus dem Umstand, dass diese Norm ebenso wie die internationalen Übereinkommen die Haftung für Schäden durch den Austritt gefährlicher Stoffe zum Gegenstand hat. Die spezielle Natur dieser Sachverhalte lässt sich aber nicht verallgemeinern. Beim Austritt gefährlicher Stoffe auf See sind meist großflächige Bereiche des Meeres betroffen und dem

¹⁶⁹ Vgl. *Junker/Schramm*, IPRax 2001, 482 (483); *von Hein*, ZEuP 2001, 150 (151 ff.); *Cour d'appel de Paris v.* 16. Januar 1997, *Clunet* 4 (1997), 990; *Cour de cassation*, 11. Mai 1999, *Rev.crit.dr.int.pr* 89 (2001), 200.

¹⁷⁰ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 409.

¹⁷¹ *Herber*, Seehandelsrecht, S. 409.

¹⁷² *Dörfelt*, IPRax 2009, 470 (473 f.); siehe 10. Teil § 2 E.

kann regelmäßig nur durch massive Gegenmaßnahmen entgegengewirkt werden. Diese Kategorie von unerlaubten Handlungen unterscheidet sich z.B. von Unfällen auf einem Schiff mit Personenschaden oder Schiffszusammenstößen.

In Betracht kommt eine analoge Anwendung der §§ 15 Abs. 1 S. 2, 27 Abs. 2 ZPO oder die Annahme einer örtlichen Zuständigkeit bei den Gerichten des Heimathafens nach §§ 480, 508 HGB.¹⁷³ Dabei sprechen insgesamt die besseren Gründe für eine Anknüpfung an den Heimathafen nach §§ 480, 508 HGB. Soweit der Heimathafen im Forumstaat liegt besteht zumindest ein gewisse rechtliche Verbindung zu diesem Ort. Im Hinblick auf die örtliche Zuständigkeit – aber nicht die internationale – ist diese Bindung ausreichend. Ergänzend kann zudem auf § 10 Abs. 1 StPO abgestellt werden, welcher ebenfalls den Heimathafen eines zur Führung der deutschen Flagge berechtigten Schiffes als Anknüpfungspunkt kennt. Liegt die Heimathafen allerdings nicht im Forumstaat, muss sich die örtliche Zuständigkeit aus den Gerichtsständen der ZPO ergeben, damit die Gerichtsstände des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO nicht leer laufen.

D. Bewertung

Seedeliktsrechtlichen Streitigkeiten, die nicht von nach Art. 71 EuGVVO vorrangigen speziellen Übereinkommen erfasst werden, fallen unter Art. 5 Nr. 3 EuGVVO. Die dabei notwendige Bestimmung des Handlungs- und Erfolgsorts weist deutliche Parallelen zur Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO auf. Beide Gerichtsstände knüpfen grundsätzlich an Orte an, die in maritimen Zonen bzw. auf Schiffen belegen sind. Entsprechend stellt sich bei beiden Gerichtsständen die Frage, inwieweit maritime Zonen für die Zwecke der EuGVVO einem Staat zugeordnet werden können. Bei Küstengewässern und Binnengewässern ist aufgrund der vollen territorialen Souveränität eine Zuordnung sowohl nach Art. 19 Nr. 2 lit. a als auch nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO unproblematisch.

Auch bei Schiffen auf Hoher See verläuft die Zuordnung des Schiffes als „Ort“ im Seedeliktsrecht und im Seearbeitsrecht grundsätzlich gleich. Allerdings wird im Seedeliktsrecht eine normative Korrektur bei Billigflaggen nicht erforderlich. Während bei der Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts eine Aushöhlung der vom europäischen Gesetzgeber verfolgten Ziele bei einer starren Zuordnung des Schiffes zum Flaggenstaat droht, besteht diese Gefahr im Seedeliktsrecht nicht in gleicher Weise. Die Flagge des Schiffes wird in aller Regel nicht gewählt, um bei unerlaubten Handlungen einen bestimmten – unter Umständen evtl. für den Eigentümer oder Betreiber des Schiffes vorteilhaften – Gerichtsstand oder ein vorteilhaftes Deliktsrecht zu bestimmen.

Unterschiede ergeben sich jedoch bei der Berücksichtigung von AWZ und Festlandsockelzone. Während sich aus der wirtschaftlichen Zuordnung für das Seearbeitsrecht auch eine Zuordnung im Hinblick auf die gerichtliche Zuständig-

¹⁷³ Vgl. Geimer, IZPR, 4. Teil Rn. 1528a, Rn. 965 ff.

keit nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO rechtfertigen lässt, trifft dies für das Seedeliktsrecht – und damit Art. 5 Nr. 3 EuGVVO – nicht grundsätzlich zu.

Zusammenfassend lässt sich aber festhalten, dass die Wertungen des Seevölkerrechts auch für das internationale Seedeliktsprozessrecht Bedeutung haben und ebenso wie im Seearbeitsprozessrecht eine grundsätzliche Akzessorietät besteht.

§ 4 Deliktischer Gerichtsstand bei kollektiven Kampf- und Solidaritätsmaßnahmen

Wie bereits im Abschnitt zum Seearbeitsrecht erläutert, fallen kollektiv-arbeitsrechtliche Streitigkeiten grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der EuGVVO.¹⁷⁴ Der EuGH hat allerdings in seiner *DFDS/SEKO*-Entscheidung eine Klage im Zusammenhang mit einer gewerkschaftlichen Kampfmaßnahme als unerlaubte Handlung im Sinne des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO qualifiziert.¹⁷⁵

Gegenstand der Entscheidung ist eine in Dänemark erhobene Klage betreffend die Rechtmäßigkeit eines Aufrufs zu kollektiven Kampfmaßnahmen zur Herbeiführung einer Tarifvereinbarung für polnische Seeleute auf einem zwischen Schweden und England unter dänischer Flagge verkehrenden Frachtschiff, der *Tor Caledonia*. Die von der dänischen Reederei DFDS angestellten und auf der *Tor Caledonia* eingesetzten polnischen Seeleute arbeiteten aufgrund von Einzelverträgen. Die schwedische Gewerkschaft für Seeleute wollte DFDS zum Abschluss eines Tarifvertrages für die polnischen Seeleute bewegen und forderte – nachdem DFDS abgelehnt hatte, einen solchen Tarifvertrag abzuschließen – andere schwedische Gewerkschaften zu Solidaritätsaktionen auf. Daraufhin forderte die schwedische Transportgewerkschaft dazu auf, die *Tor Caledonia* in schwedischen Häfen nicht mehr zu be- oder entladen und jede Arbeit auf dieser zu verweigern. DFDS setzte deshalb die *Tor Caledonia* nicht mehr auf ihrer ursprünglichen Route zwischen England und Schweden ein und mietete stattdessen ein Ersatzschiff an. Weiter erhob DFDS in Dänemark Klage und stellte vor dem dortigen Arbejdsret den Antrag, die Rechtswidrigkeit der Arbeitskampf- und Solidaritätsmaßnahmen festzustellen. Das Arbejdsret ist in Dänemark ausschließlich zuständig für Entscheidungen über die Rechtmäßigkeit von Arbeitskampfmaßnahmen.¹⁷⁶ Zudem erhob DFDS vor dem – insoweit zuständigen – dänischen Sö-og Handelsret Klage auf Schadensersatz für den durch die Solidaritätsmaßnahmen entstandenen Schaden. Das Sö-og Handelsret setzte das Verfahren bis zur Entscheidung des Arbejdsret über die Rechtmäßigkeit der Kampfmaßnahme aus, welches wiederum mehrere Fragen dem EuGH als Vorabentscheidungsersuchen vorlegte.

¹⁷⁴ Siehe 4. Teil § 3.

¹⁷⁵ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1452 Rn. 28).

¹⁷⁶ *Franzen*, IPRax 2006, 127 (127).

Die erste Vorlagefrage befasste sich mit Aspekten der Zuständigkeit kraft Sachzusammenhangs sowie der Vorlageberechtigung des Arbeitsret¹⁷⁷ ohne von besonderer seeprivatrechtlichen Relevanz zu sein.¹⁷⁸ Die zweite Vorlagefrage beschäftigte sich dagegen mit der Bestimmung des für die internationale Zuständigkeit nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO maßgeblichen Handlungs- und Erfolgsorts bei Schiffe betreffenden Kampfmaßnahmen¹⁷⁹ und bildet deshalb den Schwerpunkt dieses Abschnitts.

A. Zusammenhang von Solidaritätsmaßnahme und Kampfmaßnahme

Zunächst ist zu erörtern, ob die Frage nach der Rechtmäßigkeit der Kampfmaßnahme, die der vorlegende Arbeitsret ausschließlich zu entscheiden hatte, überhaupt den Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO berührt oder erst eine etwaige sich anschließende Schadensersatzklage als Klage aus unerlaubter Handlung einzustufen ist.¹⁸⁰ Im Einklang mit seiner bisherigen Rechtsprechung hält es der EuGH auch in seiner *DFDS/SEKO*-Entscheidung nicht für notwendig, dass bereits ein Schaden eingetreten ist, der zu einem finanziellen Verlust geführt hat.¹⁸¹ Der Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO erfasst auch Klagen, die den Eintritt eines Schadens verhindern sollen, z.B. vorbeugende Unterlassungsklagen.¹⁸² Der Streikaufruf einer Gewerkschaft ist wiederum eine Maßnahme, die potenziell dazu geeignet ist, Schäden zu verursachen und deshalb in einem ursächlichen Zusammenhang mit einem dadurch verursachten Schaden steht.¹⁸³ Die kollektive Kampfmaßnahme der SEKO war auch kausal für die Solidaritätsmaßnahmen der schwedischen Transportgewerkschaft, die schließlich zu einem Schaden bei der DFDS geführt hat, indem die *Tor Caledonia* nicht mehr auf der ursprünglichen Strecke eingesetzt werden konnte und DFDS ein Ersatzschiff mieten musste.¹⁸⁴ Die Frage nach der Rechtmäßigkeit der kollektiven

¹⁷⁷ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (14449 f. Rn. 14 ff.).

¹⁷⁸ Hierzu *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555); *Franzen*, IPRax 2006, 127 (127); *Hergenröder*, GPR 2005, 33 (34).

¹⁷⁹ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1455 ff. Rn. 39 ff.).

¹⁸⁰ *Hergenröder*, GPR 2005, 33 (34).

¹⁸¹ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1452 ff. Rn. 27 ff.). *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555); *Evju*, RIW 2007, 898 (900); *Hergenröder*, GPR 2005, 33 (35).

¹⁸² EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1454 Rn. 33); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555); *Evju*, RIW 2007, 898 (900).

¹⁸³ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555); vgl. auch *Franzen*, IPRax 2006, 127 (128); *Hergenröder*, GPR 2005, 33 (36).

¹⁸⁴ Vgl. EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1453 ff. Rn. 28 ff.); *Evju*, RIW 2007, 898 (900).

Kampfmaßnahme steht daher in einem ursächlichen Zusammenhang mit dem sich aus den Folgen ergebenden oder drohenden Schaden.¹⁸⁵ Sie fällt deshalb – in dieser Konstellation – in den Anwendungsbereich des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO.¹⁸⁶

B. Bestimmung des Handlungsorts bei seearbeitsrechtlichen Streitigkeiten

Nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO kann der Kläger zwischen den Gerichten am Handlungs- und Erfolgsort wählen.¹⁸⁷ Handlungsort ist bei Streikaufrufen oder Aufrufen zu Solidaritätsmaßnahmen regelmäßig der Sitz der aufrufenden Gewerkschaft. An diesem Ort wird die ursächliche Handlung ausgeführt und nimmt das schädigende Ereignis somit seinen Ausgang.¹⁸⁸ In seiner *DFDS/SEKO*-Entscheidung hat der EuGH entsprechend den Handlungsort am Sitz der SEKO in Schweden lokalisiert.¹⁸⁹ Dort entfaltet das Handeln – also der Aufruf – zuerst eine Außenwirkung, welche letztlich die zum Schaden führende Kausalkette in Gang setzt. Insoweit besteht auch eine Parallele zu der Rechtsprechung des EuGH zu ehrverletzenden Äußerungen.¹⁹⁰

C. Bestimmung des Erfolgsortes bei seearbeitsrechtlichen Streitigkeiten

Der Erfolgsort bei gegen Schiffe gerichteten Streikaufrufen und Solidarisierungsaufrufen ist dagegen schwieriger zu bestimmen. Erfolgsort ist dabei der Ort, an dem die Ankündigung der kollektiven Kampfmaßnahme bzw. der Aufruf zur Solidarisierung schädigende Auswirkungen zur Folge hatten.¹⁹¹ Der Schaden könnte letztlich im Flaggenstaat des Schiffes oder aber am Sitz des Geschädigten eingetreten sein.

Die Ausführungen des EuGH zu dieser Frage sind zwar knapp, aber doch einigermaßen erstaunlich. Zunächst ordnet er die Bestimmung des Ortes, an dem sich der Schaden letztlich materialisiert hat, als Tatsachenfrage ein. Entsprechend soll dessen Lokalisierung dem zur Entscheidung berufenen nationalen Gericht überlassen bleiben. Der EuGH geht anschließend kurz auf die von Generalanwalt *Jacobs*

¹⁸⁵ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555).

¹⁸⁶ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555); *Franzen*, IPRax 2006, 127 (128).

¹⁸⁷ Siehe dieser Teil § 3 B.

¹⁸⁸ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555).

¹⁸⁹ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1456 Rn. 41); *Franzen*, IPRax 2006, 127 (128).

¹⁹⁰ Schlussantrag des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1436) mit Verweis auf EuGH v. 7. März 1995, Rs. C-68/93 – *Shevill* – Slg. 1995 I, 415.

¹⁹¹ Schlussantrag des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1436).

vorgetragenen Kriterien zur tatsächlichen Bestimmung des Erfolgsorts ein und äußert sich grundsätzlich zu deren Bedeutung.

I. Bedeutung der Flagge bzw. der Registrierung des Schiffes

Für eine Lokalisierung des Erfolgsorts im Flaggenstaat des betroffenen Schiffes spricht, dass das Schiff das Objekt des Streiks ist. Der Aufruf bezieht sich – zumindest in dem der *DFDS/SEKO*-Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt – nur auf ein konkretes Schiff und nicht auf die Reederei oder den Betreiber insgesamt. Ziel der Arbeitskampfmaßnahme war vielmehr, die Arbeitsbedingungen auf der in Dänemark registrierten *Tor Caledonia* zu ändern.¹⁹² Zudem würden wichtige Entscheidungen bzgl. der Arbeitsbedingungen auf dem Schiff getroffen.¹⁹³

Allerdings kommt es letztlich nicht auf das Ziel der Handlung sondern vielmehr auf den tatsächlich eingetretenen Schaden an. Als Schaden ist aber der finanzielle Verlust des von der Maßnahme Betroffenen anzusehen, also insbesondere die durch den Abzug des betroffenen Schiffes von seiner vorgesehenen Route und das Chartern eines Ersatzschiffes entstandenen Kosten.¹⁹⁴ Es handelt sich dabei letztlich um einen Vermögensschaden.¹⁹⁵ Dieser muss sich aber nicht zwangsläufig auf dem Schiff örtlich materialisieren, sondern wird weit häufiger am Sitz des Geschädigten eintreten.

Letztlich lässt der EuGH – wie bereits dargestellt – die Frage aber offen und hält als Ergebnis fest, dass der Flaggen- oder Registerstaat nur dann als Erfolgsort in Betracht kommt, wenn das zur Entscheidung berufene nationale Gericht davon ausgeht, dass der Schaden tatsächlich *an Bord* des Schiffes eingetreten ist.¹⁹⁶

II. Bewertung und Bedeutung für die EuGVVO insgesamt

Eine häufige Folge der Verortung des Erfolgsorts am Sitz des Geschädigten wäre, dass hierdurch tatsächlich ein Klägergerichtsstand geschaffen würde.¹⁹⁷ Dies könnte insoweit problematisch sein, als die Ausweitung des deliktischen Gerichtsstands des EuGVÜ auf den Erfolgsort ursprünglich mit der Sachnähe des Gerichts am Erfolgsort und der dadurch ermöglichten effizienten Beweiserhebung begründet wurde.¹⁹⁸

¹⁹² Vgl. Stellungnahme der dänischen Regierung, Schlussantrag des Generalanwalts *Jacobs* zu EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1437); *Franzen*, IPRax 2006, 127 (128).

¹⁹³ *Franzen*, IPRax 2006, 127 (128).

¹⁹⁴ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1456 Rn. 42); *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555); *Evju*, RIW 2007, 898 (900); *Hergenröder*, GPR 2005, 33 (36).

¹⁹⁵ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555).

¹⁹⁶ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1457 Rn. 44); *Franzen*, IPRax 2006, 127 (128); vgl. *Evju*, RIW 2007, 898 (899).

¹⁹⁷ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555).

¹⁹⁸ *Dietze/Schnichels*, EuZW 2005, 552 (555 f.) der letztlich erwägt, bei so gelagerten Sachverhaltskonstellationen nur auf den Handlungsort abzustellen und keinen

Allerdings kann aber eine abstrakte Entscheidung über die Bedeutung der Flagge zur Bestimmung des Erfolgsorts im Rahmen des Art. 5 Nr. 3 EuGVVO dahinstehen, da es sich hierbei nicht um eine vom EuGH zu entscheidende Frage des europäischen Sekundärrechts, sondern um eine von den nationalen Gerichten zu entscheidende Tatsachenfrage handelt.¹⁹⁹

Deshalb verfängt auch die in der Literatur geäußerte Kritik nicht, denn letztlich handelt es sich nicht um ein rechtlich-dogmatisches Problem. Ergeben die vom nationalen Gericht festgestellten Tatsachen, dass der Schaden am Sitz des Klägers eingetreten ist, eröffnet ihm Art. 5 Nr. 3 EuGVVO – nach seiner Wahl – automatisch einen Gerichtsstand an seinem Sitz. Die hieraus folgende Privilegierung ist den Tatsachen geschuldet und kein inhärenter Mangel der Norm. Zudem muss bei der Folgenbetrachtung auch berücksichtigt werden, dass Art. 5 Nr. 3 EuGVVO nach der Auslegung des EuGH ohnehin den Kläger – der regelmäßig der Geschädigte ist – privilegiert indem er ihm die Wahl zwischen zwei Gerichtsständen (Handlungs- und Erfolgsort) ermöglicht.²⁰⁰

Die für das Seeprivatrecht bedeutsame Erkenntnis, die aus der *DFDS/SEKO*-Entscheidung des EuGH gezogen werden kann, ist vielmehr die grundsätzliche Akzeptanz der Flaggenanknüpfung. Der EuGH hält eine Lokalisierung des Erfolgsorts im Flaggenstaat grundsätzlich für möglich, soweit das nationale Gericht zu dem Ergebnis gelangt, dass der Schaden an Bord des Schiffes eingetreten ist. In diesem Fall sei der Flaggenstaat als der Ort zu betrachten, an dem das schädigende Ereignis den Schaden hervorgerufen hat.²⁰¹ Diese Feststellung mag zwar in der *DFDS/SEKO*-Entscheidung nicht ausschlaggebend gewesen sein, sie ist aber bedeutsam für das übrige (allgemeine) Seedeliktsrecht unter Art. 5 Nr. 3 EuGVVO sowie alle anderen an einen Ort anknüpfenden Gerichtsstände der EuGVVO. Dadurch, dass der EuGH die Berücksichtigung der Flagge für grundsätzlich möglich hält, erkennt er die Vorgaben des SRÜ – und damit des Seevölkerrechts – im Hinblick auf die Zuordnung von Schiffen zu ihrem Register- bzw. Flaggenstaat an.

Gerichtsstand am Erfolgsort zu eröffnen; vgl. auch *Schlosser*, EU-ZPR, Art. 5 EuGVVO Rn. 19a.

¹⁹⁹ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1457 Rn. 43).

²⁰⁰ Siehe dieser Teil § 3 B.

²⁰¹ EuGH v. 5. Februar 2004, Rs. C-18/02 – *DFDS Torline/SEKO* – Slg. 2004 I, 1417 (1457 Rn. 44).

11. Teil: Beschränkung der Haftung (Art. 7)

Von großer Bedeutung für das Seerecht sind Haftungsbeschränkungsverfahren, durch die einem Schiffseigentümer die Möglichkeit gegeben wird, mittels eines förmlichen Verfahrens einen Haftungsfond zu errichten. Zweck eines solchen Haftungsbeschränkungsfonds ist wiederum, alle Klagen auf die Masse dieses Fonds zu beschränken¹ und dadurch das Haftungsrisiko des Schiffseigentümers kalkulierbar zu machen. Völkerrechtliche Grundlage hierfür ist meist das Londoner Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für die Seeforderungen (HBÜ)² oder ein anderes völkerrechtliches Übereinkommen, welches für einen speziellen Bereich ebenfalls die Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds ermöglicht (z.B. die bereits dargestellten ÖIHÜ³ und HNS-Ü⁴).

Auch die EuGVVO trägt der praktischen Bedeutung der Haftungsbeschränkung Rechnung und enthält mit Art. 7 EuGVVO eine entsprechende Regelung. Dabei ist Art. 7 EuGVVO einer der wenigen spezifisch seeprivatrechtlichen Gerichtsstände der EuGVVO. Die Regelung ist unverändert aus dem EuGVÜ (dort Art. 6a) in die EuGVVO übernommen worden. Sie eröffnet einen Gerichtsstand kraft Sachzusammenhang für Klagen des Haftpflichtigen auf Beschränkung seiner Haftung aus dem Betrieb eines Schiffes.⁵

§ 1 Ratio der Norm

Der Eigentümer eines Schiffes kann ein Interesse dahingehend haben, dass ein Gericht feststellt, dass er für eine Forderung aus seiner Haftpflicht aufgrund der Verwendung oder des Betriebs des Schiffes nur beschränkt oder beschränkbar haftet.⁶ Dieses Feststellungsinteresse besteht bereits, wenn eine Inanspruchnahme lediglich droht, eine entsprechende Haftungsklage gegen den Haftenden also noch

¹ Mankowski, RIW 2005, 561 (565); Smeele, IPRax 2006, 229 (230).

² Londoner Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für die Seeforderungen vom 19.11.1976, BGBl. 1986 II, 786; ausführlich dargestellt und besprochen in *Griggs/Williams/Farr*, Limitation of Liability for Maritime Claims, S. 7 ff.

³ Siehe 10. Teil § 2 A.

⁴ Siehe 10. Teil § 2 C.

⁵ Magnus/Mankowski-Watt, Art. 7 Rn. 1; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 7 EuGVO Rn. 1.

⁶ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 3; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 7 EuGVO Rn. 1; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 1.

nicht erhoben ist.⁷ Dieses Interesse wird von den nationalen Rechtsordnungen der EuGVVO-Staaten insoweit berücksichtigt, dass Beschränkungen der Haftung eines Schiffseigentümers nicht nur verteidigungsweise geltend gemacht werden können, sondern vielmehr auch als eigenständige Feststellungsklagen.⁸

Ohne den Gerichtsstand des Art. 7 EuGVVO könnte der Eigentümer zwar für eine solche aktive selbständige Feststellungsklage bezüglich seiner Haftungsbeschränkung unter den nach Art. 2 ff. EuGVVO eröffneten Gerichtsständen wählen.⁹ Dabei wäre es ihm aber nicht möglich, auch eine solche Feststellungsklage an seinem (Wohn-)Sitz zu erheben, denn die Art. 2 bis 6 EuGVVO begründen gerade keinen Klägergerichtsstand.¹⁰ Vielmehr eröffnet ihm Art. 2 EuGVVO nur einen Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Beklagten der Feststellungsklage, also regelmäßig des (potentiellen) Inhabers eines Haftpflichtanspruchs. Dagegen könnten die Geschädigten oder sonstigen Forderungsprätendenten ihre Haftungsansprüche gegen den Eigentümer durchaus an dessen (Wohn-)Sitz nach Art. 2 EuGVVO geltend machen.¹¹

A. Verfahrenskonzentration

Der Gerichtsstand am Beklagtenwohnsitz ist dabei für Kläger attraktiv, denn der Eigentümer wird dort meist über vollstreckungsfähige Vermögenswerte verfügen. Der europäische Gesetzgeber hielt es deshalb für gerechtfertigt, dem Schiffseigentümer auch dort einen Gerichtsstand zur Verfügung zu stellen.¹² Dadurch ermöglicht Art. 7 EuGVVO dem Schiffseigentümer letztlich, alle ihn betreffenden Haftungsbegrenzungsklagen in einem Forum zu konzentrieren.¹³ Die Regelung des Art. 7 EuGVVO könnte aber rechtspolitisch problematisch sein. Ein solches *forum actoris* bei einer selbständigen Feststellungsklage bringt den Anspruchsinhaber um den Vorteil seiner Wahl zwischen mehreren Gerichtsständen und führt letztlich zu einem Wettlauf zu den Gerichten.¹⁴ Diejenige Partei, welche zuerst

⁷ *Griggs/Williams/Farr*, Limitation of Liability for Maritime Claims, S. 84; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 1

⁸ *Kropholler*, EuZPR, Art. 7 Rn. 1.

⁹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 3; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 128.

¹⁰ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 74 Rn. 258; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 1; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 128.

¹¹ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 3; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 128.

¹² Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 3; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 128.

¹³ Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 4; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 7 EuGVO Rn. 1; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 1; Schlosser-Bericht, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 128; vgl. auch Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 74 Rn. 258.

¹⁴ Magnus/Mankowski-Watt, Art. 7 Rn. 2.

klagt entscheidet über das letztlich zuständige Gericht, da alle anderen später erhobenen Klagen in der Sache dem Einwand der *lis pendens* nach Art. 27 EuGVVO unterliegen. Der *lis pendens*-Grundsatz gilt nach der *Tatry*-Entscheidung des EuGH schließlich auch für negative Feststellungsklagen.¹⁵ Letztlich handelt es sich dabei aber nicht um ein spezielles Problem des Art. 7 EuGVVO, sondern vielmehr um eine generelle Problematik im Zusammenhang mit selbständigen negativen Feststellungsklagen. Der europäische Gesetzgeber hat sich jedenfalls in Art. 7 EuGVVO für deren Zulässigkeit entschieden und die damit verbundenen Vorteile der Konzentration von Streitigkeiten unter dem besonderen (schutzwürdigen) Interesse des Haftenden rechtfertigen letztlich die einhergehenden Nachteile.

B. Ergänzung zu Art. 11 HBÜ

Auch kann nicht gegen die Regelung des Art. 7 EuGVVO eingewandt werden, sie sei schon deshalb entbehrlich, weil das HBÜ in Art. 11 bereits eine Zuständigkeitsregel enthält.¹⁶ Demnach kann gemäß Art. 11 Abs. 1 HBÜ derjenige, der haftbar gemacht wird, bei dem Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde eines Vertragsstaats des HBÜ, in dem ein gerichtliches Verfahren wegen der Beschränkung unterliegender Ansprüche eingeleitet wird, einen Haftungsfond errichten. Art. 11 HBÜ bezieht sich also lediglich auf die Zuständigkeit für die Errichtung des Haftungsfonds selbst.¹⁷ Die Regelung trifft aber keine Aussage über die Zuständigkeiten bzgl. individueller Schadensersatzklagen. Folglich kann sie auch nicht dem Interesse des Schiffseigentümers, alle gegen ihn gerichteten Klagen an einem Ort zu konzentrieren, Rechnung tragen. Art. 7 EuGVVO wiederum begründet im Gegensatz zu Art. 11 HBÜ nicht unmittelbar eine Zuständigkeit für die Errichtung eines Haftungsfonds.¹⁸

Vielmehr ergänzt Art. 7 EuGVVO die Regelung des Art. 11 HBÜ.¹⁹ Soweit der potenzielle Haftungsschuldner in einem Forum gemäß Art. 7 EuGVVO eine Klage auf Beschränkung der Haftung einleitet, stellt dieses ein „Verfahren wegen der Beschränkung unterliegender Ansprüche“ nach Art. 11 Abs. 1 HBÜ dar. Hierdurch wird es dem Haftungsschuldner ermöglicht, *anschließend* an die Feststellungsklage nach Art. 7 EuGVVO im selben Forum einen Haftungsfonds zu errichten. Art. 7 EuGVVO wird deshalb keineswegs von Art. 11 HBÜ verdrängt. Ihre Anwendungsbereiche überschneiden sich nicht. Art. 7 EuGVVO kann lediglich

¹⁵ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439 (5474 ff. Rn. 37 ff.); Magnus/Mankowski-Watt, Art. 7 Rn. 2; Rauscher-Leible, Art. 27 Brüssel I-VO Rn. 9.

¹⁶ So wohl die Netherlands Maritime and Transport Law Association in ihrer Stellungnahme, wiedergegeben in Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 73 Rn. 256.

¹⁷ Vgl. *Griggs/Williams/Farr*, Limitation of Liability for Maritime Claims, S. 66.

¹⁸ Schlosser, EU-ZPR, Art. 7 EuGVVO Rn. 1.

¹⁹ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 74 Rn. 258.

die Umstände ändern, die nach den Voraussetzungen des Art. 11 HBÜ dann für das Forum zur Errichtung eines Haftungsfonds relevant sein können.

Art. 7 EuGVVO ermöglicht dem Schiffseigentümer also nicht lediglich eine Konzentration zugunsten eines Forums, in dem ein Haftungsfonds (bereits) errichtet wurde, sondern eben bei allen Gerichten, die potenziell als Forum für eine gegen ihn gerichtete individuelle Schadensersatzklage in Betracht kommen.²⁰ Dies hat auch die *Cour de Rouen* in einer der seltenen zu Art. 7 EuGVVO ergangenen Entscheidungen festgestellt.²¹

Bei Art. 7 EuGVVO handelt es sich deshalb im Ergebnis auch nicht um eine Annexzuständigkeit sondern vielmehr um eine Zuständigkeit kraft Sachzusammenhang.²²

§ 2 Anwendungsbereich des Art. 7 (positive Feststellungsklage)

Der besondere Gerichtsstand nach Art. 7 EuGVVO ist nur eröffnet, soweit spezielle Anforderungen an den sachlichen und persönlichen Anwendungsbereich erfüllt sind. Die Bestimmung des anwendbaren materiellen Rechts fällt jedenfalls nicht in den Regelungsbereich der Norm.²³ Dieses wird sich in der Praxis meist aus dem HBÜ ergeben.²⁴ Im deutschen Recht finden sich entsprechende Beschränkungen in den §§ 485 ff. HGB.²⁵

Nach dem eindeutigen Wortlaut des Art. 7 EuGVVO eröffnet dieser jedoch lediglich einen Gerichtsstand für Klagen auf Beschränkung der Haftung. Er ermöglicht daher nur eine positive Feststellungsklage, also die Feststellung, dass eine mögliche Haftung beschränkt ist. Der Anwendungsbereich des Art. 7 EuGVVO umfasst jedoch keine negativen Feststellungsklagen. Dem potentiellen Haftungsschuldner eröffnet Art. 7 EuGVVO deshalb keinen Gerichtsstand für eine Klage, durch welche er die Feststellung begehrt, dass gar keine Haftung besteht.

²⁰ Kritisch Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 74 Rn. 259.

²¹ *Cour de Rouen* v. 26. Juli 2009, DMF 2001, 109 (109).

²² Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 1; Magnus/Mankowski-Watt, Art. 7 Rn. 1; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 103.

²³ Kropholler, EuZPR, Art. 7 Rn. 2; Schlosser-Bericht, ABL. EG 1979, C 59/110 Nr. 130.

²⁴ Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 5; bzw. aus dessen Vorgänger von 1957, vgl. Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 71 Rn. 245.

²⁵ MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 7 EuGVO Rn. 1. Beschränkungen können im deutschen Zivilprozessrecht nach §§ 305a, 786a ZPO als Einwendungen geltend gemacht werden.

A. Vorrang völkerrechtlicher Übereinkommen

Eine Reihe von internationalen Übereinkommen auf dem Gebiet des internationalen Seeprivatrechts enthalten Regelungen zu Haftungsbeschränkungen, meist in Form von Haftungsfonds. Das bedeutendste dieser Übereinkommen ist das bereits erwähnte HBÜ, welches grundsätzlich unter den Voraussetzungen des Art. 71 EuGVVO vorrangig anzuwenden wäre. Tatsächlich enthält das HBÜ aber – abgesehen von Art. 11 im Hinblick auf die Zuständigkeit für die Errichtung des Haftungsfonds selbst – keine Zuständigkeitsregelungen.²⁶ Es kommt deshalb zu keiner Kollision mit der EuGVVO, sodass die Regelung des Art. 7 EuGVVO nicht verdrängt wird.

Dagegen finden sich vereinzelt in speziellen internationalen Übereinkommen aus dem Bereich des Seedeliktsrechts Zuständigkeitsregelungen, die auch eine etwaige Haftung und deren Beschränkung durch einen Fonds erfassen können. Im Anwendungsbereich des ÖIHÜ besteht z.B. gemäß Art. IX Abs. 3 ÖIHÜ eine ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, soweit Fragen der Verteilung und Zuteilung von Mitteln aus einem errichteten Haftungsfonds (Beschränkungsfonds) betroffen sind.²⁷ Da sich diese ausschließliche Zuständigkeit allerdings nur auf Fragen der Zuteilung und Verteilung bezieht, bleiben im Übrigen die Gerichte der anderen Vertragsstaaten nach Art. XI Abs. 1 ÖIHÜ zuständig.²⁸ Diese eröffnen dem Kläger Gerichtsstände in allen Vertragsstaaten, in deren Gebieten Verschmutzungsschäden eingetreten oder Schutzmaßnahmen durchgeführt wurden. Für die Anwendung des Art. 7 EuGVVO bleibt demnach kein Raum. Dies entspricht zudem der Zielsetzung der Norm, denn Art. IX Abs. 1 ÖIHÜ kennt keinen Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Beklagten. Deshalb kann auch kein Interesse des Haftenden an einer Konzentration aller Streitigkeiten aufgrund des Vorfalls in seinem Heimatforum angenommen werden.

Neben dem ÖIHÜ enthält auch das HNS-Ü Regelungen zur internationalen Zuständigkeit. So sieht Art. 38 Abs. 5 HNS-Ü spezielle Zuständigkeiten für Klagen im Zusammenhang mit einem errichteten Haftungsfond nach Art. 9 HNS-Ü vor.²⁹ Weiter enthält Art. 39 HNS-Ü alle relevanten Regelungen für Klagen den Internationalen Fonds (HNS-Fond gemäß Art. 13 HNS-Ü) betreffend. Die Regelung des Art. 38 Abs. 5 HNS-Ü entspricht dabei der Regelung des Art. XI Abs. 3 ÖIHÜ, sodass sich aus dieser allein kein Gerichtsstand für eine selbstständige Feststellung einer Haftungsbeschränkung ergibt. Somit ist auch unter dem HNS-Ü auf dessen allgemeine Zuständigkeitsregelungen zurückzugreifen. Soweit demnach die Voraussetzungen des Art. 3 lit. c HNS-Ü vorliegen, sind gemäß Art. 38 Abs. 2 lit. a HNS-Ü die Gerichte in dem Vertragsstaat zuständig, in dessen Schiffsregister

²⁶ Kropholler, EuZPR, Art. 7 Rn. 2; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 5.

²⁷ Altjudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 44, 53 f.; Tsimplis, JIML 2008, 101 (117); siehe 10. Teil § 2 A. II.

²⁸ Altjudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 44.

²⁹ Altjudisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, S. 72 f.; Tsimplis, JIML 2008, 101 (140).

das Schiff eingetragen ist oder dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt wäre. Weiter sind nach Art. 38 Abs. 2 lit. b HNS-Ü die Gerichte des Vertragsstaats, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung hat sowie nach Art. 38 Abs. 2 lit. c HNS-Ü die Gerichte des Vertragsstaats, in dem ein HNS-Haftungsfonds errichtet wurde, zuständig.

B. Sachlicher Anwendungsbereich

Sachlich erfasst Art. 7 EuGVVO alle selbständigen Klagen auf Feststellung einer Haftungsbeschränkung, die der Schiffseigentümer gegen einen Anspruchsprätendenten erhebt.³⁰ Nicht in den Anwendungsbereich des Art. 7 EuGVVO fallen dagegen Klagen oder Sammelverfahren zur Errichtung oder Verteilung eines Haftungsfonds.³¹

C. Persönlicher Anwendungsbereich

Art. 7 EuGVVO erfasst nur Klagen des Haftpflichtigen auf Beschränkung seiner Haftung. Dagegen eröffnet er dem Geschädigten, dem Fondsverwalter oder anderen Beteiligten keinen besonderen Gerichtsstand, da diese nicht in den persönlichen Anwendungsbereich der Norm fallen.³² Dies ergibt sich zum einen aus dem Wortlaut der Norm, denn nur der Eigentümer kann Klagen auf Beschränkung seiner Haftung erheben. Zum anderen besteht nach der *ratio* der Norm auch keine Notwendigkeit, den Anwendungsbereich auf andere Personen auszuweiten. Gerade dem Haftpflichtigen soll eine Konzentration aller potenziellen gegen ihn gerichteten Klagen an einem Ort ermöglicht werden.

§ 3 Anknüpfungspunkt des Gerichtsstands nach Art. 7

Nach Art. 7 EuGVVO hat der Schiffseigentümer die Wahl zwischen allen Gerichtsständen, an denen ein Anspruchsprätendent unter dem Regime der EuGVVO gegen ihn Klagen könnte.³³ In Betracht kommen daher die Gerichtsstände der Art. 2-6 EuGVVO aus der Perspektive des Klägers. In der Praxis wird dies meistens entweder der allgemeine Gerichtsstand am (Wohn-)Sitz des Schiffseigentümers nach Art. 2 Abs. 1 EuGVVO oder der Gerichtsstand der unerlaubten

³⁰ *Kropholler*, EuZPR, Art. 7 Rn. 3; *Rauscher-Leible*, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 2; *Schlosser-Bericht*, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 127.

³¹ *Kropholler*, EuZPR, Art. 7 Rn. 3; *Geimer/Schütze-Geimer*, A.1 Art. 7 Rn. 5; *Schlosser-Bericht*, ABl.EG 1979, C 59/110 Nr. 127.

³² *Kropholler*, EuZPR, Art. 7 Rn. 3; *MüKo(ZPO)-Gottwald*, Art. 7 EuGVO Rn. 2.

³³ *Kropholler*, EuZPR, Art. 7 Rn. 4.

Handlung nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO sein.³⁴ Im Hinblick auf den Gerichtsstand der unerlaubten Handlung bietet Art. 7 EuGVVO jedoch keinen wirklichen Vorteil, denn dieser Gerichtsstand wäre dem Schiffseigentümer ohnehin eröffnet.

§ 4 Zuständigkeitsvereinbarungen und konkurrierende Zuständigkeiten

Art. 7 begründet keine ausschließliche Zuständigkeit. Gerichtsstandsvereinbarungen nach Art. 23 EuGVVO bleiben deshalb weiterhin möglich.³⁵ Auch konkurrierende Zuständigkeiten nach Art. 2 ff. EuGVVO werden deshalb nicht verdrängt.³⁶

§ 5 Örtliche Zuständigkeit

Art. 7 EuGVVO bestimmt zwar auch das örtlich zuständige Gericht als das Gericht, welches für Klagen gegen den Schiffseigentümer (auch örtlich) zuständig wäre. Allerdings bringt der Wortlaut der Norm klar zum Ausdruck, dass er etwaige nationale Kompetenzverteilungen nicht verdrängen möchte.³⁷ Soweit also das Recht des betroffenen EuGVVO-Staats eine abweichende Kompetenzregelung für Haftungs- oder Haftungsbeschränkungsklagen trifft, ist diese nationale Zuständigkeitsregelung zu beachten. Der deutsche Gesetzgeber hat von dieser Möglichkeit der örtlichen Konzentration keinen Gebrauch gemacht. Zwar findet sich eine Konzentrationsregelung für Verfahren zur Errichtung eines Haftungsfonds zugunsten des AG Hamburg-Mitte in § 2 Abs. 3 Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung.³⁸ Diese Zuweisung erfasst allerdings nicht Klagen auf Beschränkung der Haftung.³⁹

§ 6 Verfahrensrechtliche Einordnung der Errichtung

Auch im Hinblick auf die Errichtung von Seehaftungsfonds stellen sich international-prozessrechtliche Probleme, die auch Gegenstand einer Entscheidung des

³⁴ Magnus/Mankowski-Watt, Art. 7 Rn. 1.

³⁵ Kropholler, EuZPR, Art. 7 Rn. 5; MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 7 EuGVO Rn. 1; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 103; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 4; Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 9.

³⁶ MüKo(ZPO)-Gottwald, Art. 7 EuGVO Rn. 1; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 1, 4; Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 8.

³⁷ Kropholler, EuZPR, Art. 7 Rn. 6; Magnus/Mankowski-Watt, Art. 7 Rn. 3; Rauscher-Leible, Art. 7 Brüssel I-VO Rn. 3; Geimer/Schütze-Geimer, A.1 Art. 7 Rn. 6.

³⁸ BGBl. 1998 I, 2489.

³⁹ Schlosser, EU-ZPR, Art. 7 EuGVVO Rn. 1.

EuGH geworden sind. In seiner *Maersk*-Entscheidung⁴⁰ befasste sich der EuGH insbesondere mit der Frage, ob der Antrag auf Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds durch den Schiffseigentümer bei einem Gericht in einem EuGVVO-Staat eine Rechtshängigkeit und damit Sperrwirkung für Schadensersatzklagen gegen den Schiffseigentümer in einem anderen EuGVVO-Staat begründet. Würde man eine solche Rechtshängigkeit annehmen, könnte der Schiffseigentümer die Sperrwirkung nach Art. 27 EuGVVO allen entsprechenden Schadensersatzklagen entgegenhalten und alle anderen Gerichte in EuGVVO-Staaten müssten entsprechende Verfahren gemäß Art. 27 Abs. 1 oder 2 EuGVVO aussetzen oder abweisen.

A. Entscheidungsqualität nach Art. 32

Eine Rechtshängigkeit – und damit eine mögliche Sperrwirkung nach Art. 27 EuGVVO – kommt nur in Betracht, wenn die Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds Entscheidungsqualität hat. Ohne Bedeutung in diesem Zusammenhang ist, dass das Verfahren zur Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds nur ein vorläufiges Verfahren⁴¹ bzw. im konkreten Fall nicht kontradiktorisch ausgestaltet ist.⁴² Art. 32 EuGVVO bezieht sich schon nach seinem Wortlaut auf jede erlassene Entscheidung ohne Rücksicht darauf, ob sie eine Instanz beenden. Art. 32 EuGVVO erfasst deshalb auch einstweilige Anordnungen von Gerichten.⁴³

Ausreichend ist weiter, dass die Entscheidung überhaupt Gegenstand einer kontradiktorischen Erörterung sein kann, bevor sich die Frage der Anerkennung oder Vollstreckung nach der EuGVVO stellt.⁴⁴ Das Verfahren muss aber nicht zwingend im konkreten Fall eine kontradiktorische Erörterung voraussetzen. Vielmehr ist ausreichend, dass die Entscheidung mitgeteilt wird und gegen sie Rechtsbehelfsmöglichkeiten bestehen.⁴⁵ Die tragende Bedeutung nachlaufenden rechtlichen Gehörs ergibt sich auch aus der Wertung des Art. 34 Nr. 2 EuGVVO.⁴⁶

Im Ergebnis ist die Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds als gerichtliche Entscheidung im Sinne des Art. 32 EuGVVO anzusehen.⁴⁷

⁴⁰ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657.

⁴¹ Hierzu *Smeele*, IPRax 2006, 229 (230).

⁴² *Mankowski*, RIW 2005, 561 (565).

⁴³ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9701 Rn. 46).

⁴⁴ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9702 Rn. 50).

⁴⁵ *Mankowski*, RIW 2005, 561 (565); *Smeele*, IPRax 2006, 229 (232).

⁴⁶ *Mankowski*, RIW 2005, 561 (565 f.).

⁴⁷ *Rauscher-Leible*, Art. 27 Brüssel I-VO Rn. 4.; bzgl. der Auswirkungen auf die Praxis, vgl. *Smeele*, IPRax 2006, 229 (232 f.).

B. Keine Sperrwirkung wegen Litispendenz nach Art. 27

Soweit der Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds Entscheidungsqualität zukommt, stellt sich die Frage, ob ihr auch eine Sperrwirkung für Schadensersatzklagen gegen den Schiffseigentümer zukommt. Ein Haftungsbeschränkungsfond begrenzt jeden Anspruch gegen den Schiffseigentümer – entsprechend aus dem Haftungsgrund der Anlass zur Errichtung des Haftungsbeschränkungsfonds gab – der Höhe nach. Das Verfahren zur Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds trifft aber keine Entscheidung bzgl. des Anspruchgrundes oder der Anspruchsberechtigung (insbesondere im Hinblick auf die Person des Anspruchsberechtigten) und ist damit keine Entscheidung zur Sache.⁴⁸ Insbesondere die entsprechenden Verfahren in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden sind so ausgestaltet, dass kein konkreter (potenzieller) Anspruchsberechtigter benannt werden muss.⁴⁹ Entsprechend könnte man argumentieren, dass mangels Regelungswillens der Entscheidung zur Sache keine Gefahr kollidierender Entscheidungen gegeben ist und für eine Sperrwirkung schon deshalb keine Notwendigkeit besteht. Die Verfahren haben letztlich nicht denselben Gegenstand.⁵⁰ Damit unterscheidet sich das Verfahren zur Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds von einer negativen Feststellungsklagen wie sie Gegenstand der *Tatry*-Entscheidung⁵¹ des EuGH war und bei der jedenfalls der *lis pendens*-Grundsatz gilt.⁵²

Freilich käme es aber zu einem Konflikt, wenn in einem Schadensersatzverfahren ein vom Fonds erfasster Anspruch in voller Höhe ohne Berücksichtigung der Begrenzung stattgegeben würde.⁵³ Daher besteht tatsächlich die Gefahr von sich – zumindest mittelbar – widersprechenden Entscheidungen.⁵⁴ Eine mögliche Kollision könnte dadurch verhindert werden, dass man zumindest im Hinblick auf die Anspruchshöhe eine Sperrwirkung annimmt.⁵⁵ Tatsächlich ist dies aber nicht erforderlich und dogmatisch inkonsequent. Die Beschränkung der Höhe ist vielmehr gemäß des nationalen Verfahrensrechts als Einrede oder Einwendung zu

⁴⁸ Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 71 Rn. 244; Magnus/Mankowski-Fentiman, Art. 27 Rn. 18; Mankowski, RIW 2005, 561 (565); Pataut, Rev crit. 2005, 129 (131), Rauscher-Leible, Art. 27 Brüssel I-VO Rn. 10.

⁴⁹ Hierzu Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 71 Rn. 244.

⁵⁰ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9698 Rn. 35); Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 71 Rn. 243; Magnus/Mankowski-Fentiman, Art. 27 Rn. 18; Rauscher-Leible, Art. 27 Brüssel I-VO Rn. 810; Smeele, IPRax 2006, 229 (231).

⁵¹ EuGH v. 6. Dezember 1994, Rs. C-406/92 – *Tatry/Maciej Rataj* – Slg. 1994 I, 5439.

⁵² Vgl. Smeele, IPRax 2006, 229 (231), der diese Unterscheidung allerdings an der Ausgestaltung des nationalen Rechts festmacht; Rauscher-Leible, Art. 27 Brüssel I-VO Rn. 9.

⁵³ Mankowski, RIW 2005, 561 (565).

⁵⁴ Vgl. Mankowski, RIW 2005, 561 (565); Pataut, Rev crit 2005, 129 (131).

⁵⁵ Vgl. Pataut, Rev crit. 2005, 129 (131).

berücksichtigen und deshalb bloßes Verteidigungsmittel, ohne dass sie den Streitgegenstand verändert.⁵⁶

Zudem stützt sich der EuGH bei seiner Entscheidung auf die Annahme, dass die Verfahren auch nicht dieselbe „Grundlage“ im Sinne des Art. 27 EuGVVO hatten.⁵⁷ Dabei setzt sich nach Ansicht des EuGH die Grundlage aus dem Sachverhalt und der rechtlichen Regelung, welche der Klage zugrunde gelegt wurde, zusammen.⁵⁸ In der Konstellation der *Maersk*-Entscheidung beruhe der Schadensersatzanspruch auf dem Recht der außervertraglichen Haftung, der Antrag auf Errichtung des Haftungsfonds jedoch auf niederländischen Rechtsvorschriften, in denen das HBÜ (bzw. dessen Vorgänger von 1957) umgesetzt wurde.⁵⁹ Auf die konkrete „rechtliche Regelung“ als Rechtsgrundlage abzustellen, ist jedoch wenig zielführend. Verfahren können durchaus denselben Gegenstand haben, auch wenn ihnen in den betroffenen Staaten verschiedene Rechtsvorschriften aus unterschiedlichen Rechtsgebieten zugrunde liegen. Die nationale Zuordnung ist eine Frage des internationalen Privatrechts und die Unterschiedlichkeit der einzelnen internationalen Privatrechte an sich kann für die Litispendenz nach Art. 27 EuGVVO nicht maßgeblich sein.⁶⁰ Es ist deshalb auch unerheblich, ob ein internationales Übereinkommen – wie das HBÜ – Ursprung der nationalen Regelung ist.

Entsprechend begründen ein Antrag des Schiffseigentümers auf Errichtung eines seerechtlichen Haftungsfonds und eine von einem Geschädigten anhängig gemachte Schadensersatzklage in einem anderen EuGVVO-Staat keine Rechtshängigkeit und damit keine Sperrwirkung als Litispendenz nach Art. 27 EuGVVO.⁶¹

⁵⁶ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9698 f. Rn. 36); *Mankowski*, RIW 2005, 561 (566).

⁵⁷ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9699 f. Rn. 37); zum Verhältnis der vom EuGH verwendeten Begriffe „Grundlage“ und „Gegenstand“ kritisch Magnus/Mankowski-Fentiman, Art. 27 Rn. 16.

⁵⁸ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9699 f. Rn. 38); Rauscher-Leible, Art. 27 Brüssel I-VO Rn. 8.

⁵⁹ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9699 f. Rn. 38); *Smeele*, IPRax 2006, 229 (231).

⁶⁰ *Mankowski*, RIW 2005, 561 (566).

⁶¹ EuGH v. 14. Oktober 2004, Rs. C-39/02 – *Maersk Olie/de Haan* – Slg. 2004 I, 9657 (9699 Rn. 39); Hess/Pfeiffer/Schlosser-Schlosser, Report on Brussels I, S. 73 Rn. 254; *Kropholler*, Art. 7 Rn. 3.

12. Teil: Zusammenfassung der Ergebnisse

Der letzte Teil der Arbeit ist naturgemäß die Zusammenfassung der Ergebnisse. Dabei sollen an dieser Stelle jedoch nicht noch einmal die spezifischen Probleme der einzelnen Typen seeprivatrechtlicher Streitigkeiten wiederholt und zusammengefasst werden. Dies ist bereits am Ende der einzelnen Kapitel (Teil 2 bis 11) geschehen. Vielmehr soll dieser Abschnitt dazu dienen, die grundsätzlichen und übergreifenden Fragen, die sich bei der Anwendung der EuGVVO auf seeprivatrechtliche Streitigkeiten gestellt haben zu kommentieren. Auch wenn die einzelnen Typen seeprivatrechtlicher Streitigkeiten sehr unterschiedlich sind und einen großen Teil des Spektrums des Zivilrechts (vom Vertragsrecht über das Deliktsrecht zum Sachenrecht) widerspiegeln, gibt es doch einen gemeinsamen Rahmen, einen roten Faden, der sich durch viele dieser Typen zieht und sich aus den speziellen Umständen und Erfordernissen des Seeprivatrechts ergibt.

§ 1 EuGVVO und die Wertungen des Seevölkerrechts (maritime Zonen)

Ein wichtiges Anliegen dieser Arbeit ist es, die Bedeutungen der maritimen Zonen (Küstengewässer, Festlandsockelzone, AWZ und Hohe See) für das europäische internationale Zivilprozessrecht herauszustellen. Die völkerrechtliche Zuordnung dieser Zonen wirkt sich mittelbar auf fast alle Bereiche des Seeprivatrechts aus. Diese Erkenntnis lässt sich auch aus einer Gesamtschau der beiden für das Seeprivatrecht bedeutenden Entscheidungen des EuGH, der *Weber/Ogden*-Entscheidung¹ und der *DFDS/SEKO*-Entscheidung² ableiten. Der EuGH erkennt in der *Weber/Ogden*-Entscheidung die Zuordnung der Festlandsockelzone zum Küstenstaat für die Bestimmung des gewöhnlichen Arbeitsorts nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO an. In der *DFDS/SEKO*-Entscheidung bringt er wiederum zum Ausdruck, dass eine Lokalisierung des Erfolgsorts nach Art. 5 Nr. 3 EuGVVO im Flaggenstaat grundsätzlich möglich ist. Der EuGH berücksichtigt damit die Wertungen und Zuordnung des SRÜ im Hinblick auf die Festlandsockelzone und die Flagge auch für die Zwecke des europäischen Zivilprozessrechts im Anwendungsbereich der EuGVVO. Daraus lässt sich der allgemeine Grundsatz ableiten, dass Vorgänge in maritimen Zonen oder auf Schiffen grundsätzlich entsprechend

¹ Siehe 4. Teil § 2 D. III 2.

² Siehe 10. Teil § 4 und 4. Teil § 2 E. VII. 3. b).

den Zuordnungen des Seevölkerrechts so zu behandeln sind, als wären sie in den jeweiligen Küsten- oder Flaggenstaaten geschehen. Die Entscheidungen des EuGH sind insoweit wegweisend für das Zusammenspiel von EuGVVO und Seevölkerrecht und es ist zu erwarten, dass der EuGH diese klare Linie der grundsätzlich völkerrechtsakzessorischen Zuordnung auch in Zukunft fortsetzen wird.

Allerdings kann es – wie diese Untersuchung gezeigt hat – nicht bei einer unreflektierten Zuordnung bleiben. Die notwendige Völkerrechtsakzessorietät bedeutet gerade nicht, die jeweiligen maritimen Zonen bei allen Typen seeprivatrechtlicher Streitigkeiten *per se* zuzuordnen. Ein solcher Automatismus verbietet sich bei genauer Betrachtung der Wertungen des SRÜ als maßgebliches Instrument des Völkerrechts in diesem Bereich. Insbesondere die Zuordnung von AWZ und Festlandsockelzone zum jeweiligen Küstenstaat ist keineswegs allgemein, sondern vielmehr auf bestimmte wirtschaftliche Nutzungen beschränkt. Stehen die jeweiligen Typen von seeprivatrechtlichen Streitigkeiten nicht in einem inneren Zusammenhang mit diesen Nutzungen, so entfällt auch die Grundlage für eine Zuordnung. Dies verdeutlicht insbesondere die Untersuchung im Bereich des Seedeliktsrechts.

Zudem ist eine völkerrechtsakzessorische Zuordnung im Zivilrecht nicht zwingend geboten. Zwar ist sie grundsätzlich sinnvoll und führt auch meistens zu einer Förderung der Gerichtsstandsklarheit und Beweisnähe. Widerspricht die völkerrechtliche Zuordnung aber den besonderen Zielen eines durch die EuGVVO vorgesehenen Gerichtsstands, so muss im Rahmen der möglichen Auslegung des Wortlauts der jeweiligen Vorschrift von der Akzessorietät abgewichen werden, um der *ratio* der Norm gerecht zu werden. Dies zeigt sich insbesondere im Hinblick auf die Ermittlung des gewöhnlichen Arbeitsorts nach Art. 19 Nr. 2 lit. a EuGVVO bei Schiffen unter Billigflaggen.

Nachteil dieser für die einzelnen Typen von seeprivatrechtlichen Streitigkeiten differenzierenden Berücksichtigung der völkerrechtlichen Vorgaben ist letztlich eine für den Rechtsanwender unerfreuliche Zersplitterung der Materie. Für den Praktiker bedeutet dies einen erhöhten Rechercheaufwand.

§ 2 Angemessenheit der Regelungen der EuGVVO

Abgesehen von wenigen Ausnahmen (Art. 7, Art. 5 Nr. 7, Art. 14 EuGVVO) enthält die EuGVVO keine spezifischen seeprivatrechtlichen Regelungen. Diese Arbeit hat gezeigt, dass die Anwendung der allgemeinen Regelungen auf die große Mehrheit der seeprivatrechtlichen Streitigkeiten mit Schwierigkeiten verbunden ist. Es bereitet erhebliche Probleme, die Vorschriften so anzuwenden, dass den speziellen Interessen und Gegebenheiten des Seeprivatrechts angemessen Rechnung getragen werden kann. Insbesondere im Seearbeitsrecht wäre eine spezifisch auf Arbeitsverhältnisse auf Schiffen und maritimen Einrichtungen zugeschnittene besondere Anknüpfung wünschenswert. Der europäische Gesetzgeber sollte deshalb für diese Bereiche (insbesondere Seearbeits- und Seedeliktsrecht) spezielle Gerichtsstände schaffen oder zumindest die bestehenden hinreichend für diese Fallgruppen konkretisieren. Allerdings ist nicht davon auszugehen, dass dies

in naher Zukunft zu erwarten ist. Zwar kennt die Rom I-VO – wie auch schon das EVÜ – besondere Regelungen für Transportverträge (Art. 5 Rom I-VO). Bei der Vergemeinschaftung des EVÜ und der Schaffung der Rom I-VO hat der europäische Gesetzgeber aber bewusst auf spezifische Regelungen für das Seearbeitsrecht und das Seedeliktsrecht verzichtet.³ Entsprechend ist auch für eine mögliche Überarbeitung der EuGVVO nicht mit der Einführung entsprechender Vorschriften zu rechnen.

§ 3 Örtliche Zuständigkeit

Eine weitere Frage, die sich bei vielen Typen seeprivatrechtlicher Streitigkeiten stellt, ist die nach der Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit.⁴ Ist die internationale Zuständigkeit – sei es durch die EuGVVO oder ein nach Art. 71 EuGVVO vorrangig anwendbares internationales Übereinkommen – durch die Zurechnung eines Ortes in der AWZ oder der Festlandsockelzone bestimmt worden, so bleibt zunächst offen, welches Gericht des so ermittelten Staates auch örtlich zuständig ist. In Deutschland fehlt es (im Gegensatz zu einigen anderen EuGVVO-Staaten) an einer expliziten Zuweisung der deutschen AWZ und Festlandsockelzone zu einem konkreten Gerichtsbezirk. Letztlich ist auch noch nicht geklärt, ob die Kompetenz zur Regelung der rechtlichen Verhältnisse und der räumlichen Abgrenzung und Zuweisung in der AWZ und Festlandsockelzone beim Bund oder bei den Ländern liegt.⁵ Dies ist sehr misslich, macht es doch eine aufwändige Interessenanalyse notwendig um eine örtliche Zuständigkeit zu ermitteln. Kein gangbarer Weg ist es, den Gerichtsstand leer laufen zu lassen und bis zu einer expliziten Regelung durch den deutschen Gesetzgeber gar keine Zuständigkeit deutscher Gerichte anzunehmen.⁶ Dies wäre völkerrechts- oder europarechtswidrig und dient regelmäßig auch nicht den Interessen der Parteien. Bis zu einer endgültigen Regelung durch den deutschen Gesetzgeber ist deshalb nach einer anderen Lösung zu suchen. Dabei bietet sich dort, wo eine Vergleichbarkeit gegeben ist, eine Analogie zu anderen örtlichen Zuständigkeitsregelungen an.⁷ Aber auch hier gibt es keine pauschale Lösung für alle Typen von seeprivatrechtlichen Streitigkeiten. Es ist für jeden Typ gesondert nach einer passenden vergleichbaren Regelung zu suchen oder aus den vom jeweiligen Gerichtsstand verfolgten Zielen ein Modus zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit zu entwickeln.

³ Vgl. auch *Max Planck Institute*, Comments on Rome I, *RebelsZ* 71 (2007), 225 (297).

⁴ Siehe 4. Teil § 2 I. und 10. Teil § 2 E. sowie § 3 C.

⁵ Umstritten ist, ob sich eine etwaige Kompetenz aus der expliziten Kompetenzverteilung des Grundgesetzes ableitet (Art. 74 ff. GG) oder der Bund ausschließlich kraft Natur der Sache zuständig ist, siehe *Czybulka*, *NUR* 2001, 367; *Ehlers*, *NordÖR* 2003, 385; *Risch*, *Windenergieanlagen in der AWZ*, S 69 ff.; *Schnoor*, *NordÖR* 2000, 221.

⁶ Siehe 10. Teil § 2 E.

⁷ Siehe 10. Teil § 2 E.

Im Hinblick auf die Vorhersehbarkeit des Gerichtsstands wäre jedenfalls eine explizite örtliche Zuweisung internationaler seeprivatrechtlicher Streitigkeiten durch den Gesetzgeber (sei dies nun der Bund oder die Länder, die eine einheitliche Zuweisung durch Vertrag herbeiführen könnten) zu einem bestimmten Gerichtsbezirk zu begrüßen. Zudem würde sich an diesem Gericht dann zwangsläufig auch eine besondere Expertise bilden. Dabei böten sich insbesondere die Gerichte in Hamburg an. Für einzelne Bereiche wie bei Klagen nach Art. 40a Abs. 1 S. 2 AtomG (LG Hamburg) oder § 1 des Abkommens über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren sowie entsprechend § 2 Abs. 3 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung sind die Gerichte Hamburgs schon heute örtlich zuständig.

13. Teil: Abstract

Since ancient times the sea has been of major importance to international trade and commerce. Maritime transport is by far the dominant means of transportation. Furthermore fisheries and the exploitation of natural resources such as gas and oil from the sea bed constitute an essential part of many national economies around the world. Many people are employed either on ships or offshore installations. It is hardly surprising that this massive economic use of the sea leads to a significant number of conflicts which in turn give rise to legal disputes concerning a great variety of fields of law including maritime employment, transportation law and torts.

Maritime economy is also of major importance for the European Union. Some of the Member States have a long tradition in maritime trade and commerce such as England, the Netherlands, Spain and Portugal. At a global level, approximately 40 % of all ships used commercially are owned by persons or entities with their domicile or seat within the European Union.¹ More than 3 million employees are directly or indirectly employed in the maritime sector.² The importance of maritime economy for the European Union is also reflected in art. 100 para. 2 Treaty on the Functioning of the European Union according to which the European Parliament and the Council, acting in accordance with the ordinary legislative procedure, may lay down appropriate provisions for sea and air transport.

This thesis deals with issues of jurisdiction and enforcement of foreign awards under the Council Regulation (EC) 44/2001 ("Brussels I-Regulation"). The scope of research covers a great variety of topics related to maritime matters, ranging from the effectiveness of jurisdiction agreements included in a bill of lading to the issue of jurisdiction with regard to employment contracts in which the relevant place of work is on a ship or drilling platform as well as questions of jurisdiction in disputes concerning damage to, or loss of, goods during shipment. Finally specific difficulties with regard to the enforcement of maritime claims are also discussed.

§ 1 Impact of Public International Law

This thesis puts an emphasis on the particular importance of the maritime zones (Coastal Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and the High Sea)

¹ Christodoulou-Varotsi/Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals*, S. 747.

² Christodoulou-Varotsi/Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals*, S. 747

for European international procedural law. The allocation of these zones by public international law affects – at least indirectly – nearly all areas of private maritime law. This finding is also supported by an analysis of two decisions of the European Court of Justice in the field of private maritime law, the *Weber/Ogden* decision³ and the *DFDS/SEKO* decision⁴.

According to the *Weber/Ogden* decision, the European Court of Justice recognizes the allocation of the continental shelf zone to the coastal state to determine the place where an employee habitually carries out his work under art. 19 no. 2 lit. a Brussels I-Regulation.

The other relevant decision by the European Court of Justice deals with maritime tort. In its *DFDS/SEKO* decision the European Court of Justice has found that – in principle – a localization of the place of success in the flag state is possible under art. 5 no. 3 Brussels I-Regulation. The European Court of Justice thereby acknowledges the assignment and allocation of maritime zones to the respective coastal states by international public law regarding jurisdiction for maritime employment as well as tort.

These legal assignments are taken from an international treaty, the United Nations Convention on the Law of the Sea⁵. The European Court of Justice consequently referred to and eventually acknowledged these assignments of the Continental Shelf zone and the flag not only for international public law, but – in a broader context – for the purposes of European civil procedure law under the regime of the Brussels I-Regulation. From this the general principle can be derived that for the sake of international jurisdiction incidents in maritime zones or on ships have to be treated the same way, as if they would have happened in the respective coastal or flag states. The decisions of the European Court of Justice can be considered as trailblazing for the interaction of the Brussels I-Regulation and public international law (especially Law of the Sea) and it is very likely that the European Court of Justice will continue this clear line of public international law-accessory allocation in the future.

§ 2 Modification of Public International Law-accessory Allocation

However – as this thesis shows – an mechanical accessory allocation is not always adequate. Not all different types of private maritime disputes can be handled in a fair and balanced way by a strict public international law-accessory allocation. Such an automatism already precluded in view of the underlying rationale of the UN Convention of the Law of the Sea.

³ See 4th part § 2 D. III 2.

⁴ See 10th part § 4 and 4th part § 2 E. VII. 3. b).

⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, BGBl. 1994 II, 1799.

In particular the allocation of the Exclusive Economic Zone and Continental Shelf to the respective coastal state is not by any means of a general nature, but is rather limited to certain specific economic uses. If the respective types of private maritime disputes are not consistent with these specific uses, then the basis for such an accessory allocation is void. This especially applies for maritime tort and labour law.

Additionally, an international law-accessory allocation is not necessarily required by civil law. Even though it is in principle adequate and in most cases facilitates the determination of jurisdiction and ensures proximity to relevant evidence, it may be inadequate where the allocation according to public international law contradicts the inherent goals of certain provisions granting jurisdiction under the Brussels I-Regulation. In these cases a deviation within the possible interpretation of the wording of the respective provision is required, in order to respect the rationale of the provision. A good example for such a modification are cases involving ships that fly a flag of convenience. A strict application of the principle of accessory allocation would point to the flag state in order to identify the place where an employee habitually carries out his work according to art. 19 no. 2 lit. a Brussels I-Regulation. Considering the structural inequality between employer and employee (which should entitle the employee to certain protection from the legislative) a forum in the flag state would not be in accordance with the provisions underlying rationale. The employee might have never actually been in the flag state and in most cases has no significant links to this jurisdiction.

However, it has to be pointed out that such a modification of the general principle also bears disadvantages. Differentiating between different types of maritime disputes and different categories of flags has a negative impact on the clarity and predictability of jurisdiction, i.e. the competent court. In the long run this may lead to an unpleasant splintering of the subject matter and in turn might cause increased legal research (and hence costs) for practitioners.

§ 3 Appropriateness of the Provisions of the Brussels-I Regulation

Apart from a few exceptions (art. 7 regarding jurisdiction in actions relating to limitation of liability from the use or operation of a ship, art. 5 no. 7 regarding disputes concerning the payment of remuneration claimed in respect of the salvage of cargo or freight and art. 14 regarding specific maritime insurance risks), the Brussels I-Regulation does not contain specific provisions for maritime disputes. This thesis shows that the application of the general provisions to the large majority of maritime disputes triggers a number of difficulties. Applying the provisions in a way that the result is consistent with underlying principles of European procedural law causes substantial problems. Especially when it comes to maritime labour law disputes more specific provisions reflecting the particularities of the employer-employee relationship and the traditions of maritime labour would be desirable.

Therefore the European legislator should provide a set of specific rules of jurisdiction for these special fields of maritime disputes (especially maritime labour and maritime tort). However it is unlikely that this will happen in the near future. A parallel can be drawn to the Rome I-Regulation. On the one hand, the Regulation does contain specific provisions for shipping contracts (art. 5 Rome I-Regulations). On the other hand the European legislator consciously decided against specific provisions regarding maritime labour and maritime tort even though prominent scholarly authors identified potential difficulties.⁶ Hence it is very likely that a future revision of the Brussels I-Regulation will not address this issue either.

§ 4 Jurisdiction of the relevant Local Court

Further difficulties arise with many types of private maritime disputes, when determining which local court has jurisdiction.⁷ In cases where international jurisdiction is established either by the Brussels I-Regulation or an international convention having priority over the Brussels I-Regulation by virtue of art. 71 Brussels I-Regulation for disputes set in the Exclusive Economic Zone or above the Continental Shelf, it remains open which local court within this jurisdiction is competent. Germany (contrary to some other Brussels I-Regulation Member States) lacks an explicit assignment of the maritime zones to a specific court district. Furthermore, it has not yet been clarified whether the legislative competence for such an assignment lies with the *Bund* (federal state) or the *Länder* (individual states).⁸

This situation is quite unsatisfying as it necessarily leads to an extensive analysis of interests to determine which local court has jurisdiction resulting in a lack of legal certainty and predictability of the competent forum for the parties involved. One could argue that the lack of an explicit assignment of these territories to a local court within the state renders the jurisdiction provisions in the Brussels I-Regulation or the relevant international conventions void and inapplicable.⁹ However this would only worsen the situation. Such an assumption would furthermore be a violation of international law or European law and would be contrary to the interests of the parties.

As long as the German legislator does not provide for an explicit assignment, there is no alternative but to find another solution based on the interests of the

⁶ See also Max Planck Institute, Comments on Rome I, *RebelsZ* 71 (2007), 225 (297).

⁷ See 4th part § 2 I. and 10th part § 2 E. as well as § 3 C.

⁸ It is disputed whether the legislative competence can be derived from art. 74 et seq Grundgesetz or whether the *Bund* (federal state) has competence by virtue of the nature of the matter (*kraft Natur der Sache*) see *Czybulka*, *NUR* 2001, 367; *Ehlers*, *NordÖR* 2003, 385; *Risch*, *Windenergieanlagen in der AWZ*, S 69 et seq.; *Schnoor*, *NordÖR* 2000, 221.

⁹ See 10th part § 2 E.

parties and circumstances of the case. Where a comparability of circumstances exists, an analogy to other local provisions on competence may be possible and adequate.¹⁰ This is not meant to promote an overall and general analogy for the determination of the relevant local court. It is of fundamental importance to treat each type of maritime dispute individually and identify – if possible – a comparable provision taking into account the specific characteristics of the relevant field of law with an emphasis on the underlying rationale.

To eventually achieve both clarity and predictability of jurisdiction for maritime disputes the best solution would still be explicit and specific provisions designed for exactly this purpose by the legislator, no matter whether in the European Union, the *Bund* or the *Länder*. These provisions should assign most maritime disputes to one court within the relevant state. This would also foster the development of expertise at this court. In particular the courts in Hamburg would be a good choice for such a centre of expertise. Hamburg is already the centre of maritime trade and finance in Germany. Most of the law firms specialized in maritime trade are located here. Its harbour is one of the major hubs in Europe with a worldwide reputation. Furthermore the courts in Hamburg also have significant experience with maritime cases. The German legislator has already assigned some types of maritime disputes to its courts such as complaints pursuant to art. 40a para. 1 AtomG (LG Hamburg) or § 1 *Abkommen über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren* (agreement over the competence of the district court of Hamburg for maritime (fund-) distribution procedures) as well as § 2 para. 3 *Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung*.

¹⁰ See 10th part § 2 E.

Literaturverzeichnis

- Aikens, Richard /Lord, Richard/Bools, Michael*, Bills of Lading, London 2006
- Almeida Cruz, Martinho de/Desantes Real, Manuel/Jenard, Paul*, Bericht zu dem Übereinkommen über den Beitritt des Königreiches Spanien und der Portugiesischen Republik zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handels-sachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof in der Fassung des Übereinkommens über den Beitritt des Königreiches Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreiches Großbritannien und Nordirland und des Übereinkommens über den Beitritt der Republik Griechenland, abgedruckt im Abl.EG 1990 C 189/35-56, [zitiert: *Almeida Cruz/Desantes Real/Jenard* Bericht]
- Altjudisch, Rainer*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See, Dissertation Universität Hamburg 2006, Heidelberg 2007
- Andersson, Patrik G.*, Delivery Clauses in Bills of Lading, Stockholm 2006
- Asariotis, Regina*, Die Anwendungs- und Zuständigkeitsvorschriften der Hamburg-Regeln und ihre Auswirkungen in Nichtvertragsstaaten, Dissertation Universität Hamburg 1999, Hamburg 1999
- Athanassopoulou, Victoria*, Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge, Dissertation Universität Hamburg 2002, Tübingen 2005
- Audit, Bernard*, Droit International Privé, 4. Aufl., Paris 2006
- Audit, Bernard/Bermann, George*, The Application of private International Norms to “Third Countries”: the Jurisdiction and Judgments Example, in: Nuyts, Arnaud/Watté, Nadine (Hrsg.), International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, S. 55-82, Brüssel 2005, [zitiert: *Audit/Bermann*, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States]
- Aust, Anthony*, Handbook of International Law, Cambridge 2005, [zitiert: *Aust*, International Law]
- Bachmann, Birgit*, Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ: Wechselrechtliche Haftungsansprüche im Gerichtsstand des Erfüllungsorts? IPRax 1997, 237-242
- Bar, Christian von/Mankowski, Peter*, Internationales Privatrecht, Band I, Allgemeine Lehren, 2. Aufl., München 2003, [zitiert: *von Bar/Mankowski*, Internationales Privatrecht I]

- Basedow, Jürgen (Hrsg.)/Hopt, Klaus(Hrsg.)/Zimmermann, Reinhardt (Hrsg.)/Ilmer, Martin (Red.)*, Handwörterbuch des Europäischen Privatrechts, Band 1, Tübingen 2009
- Basedow, Jürgen*, Europäische Seeverkehrspolitik, Dienstleistungsfreiheit und Seekabotage, TranspR 1994, 83-91
- Basedow, Jürgen*, Billigflaggen, Zweitregister und Kollisionsrecht in der deutschen Schifffahrtspolitik, in: Drobniß, Ulrich/Basedow, Jürgen/Wolfrum, Rüdiger (Hrsg.), Recht der Flagge und „billige Flaggen“, Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht, Band 31, S. 75-120, Heidelberg 1990
- Basedow, Jürgen*, Der Transportvertrag, Habilschrift Universität Hamburg 1986, Tübingen 1987
- Basedow, Jürgen*, Das forum conveniens der Reeder im EuGVÜ, IPRax 1985, 133-137
- Baumbach, Adolf (Begr.)/Lauterbach, Wolfgang/Albers, Jan/Hartmann, Peter*, Kommentar zur Zivilprozessordnung, 64. Aufl., München 2006, [zitiert: Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann-Bearbeiter]
- Beemelmans, Hubert*, Internationalprivatrechtliche Fragen der Haftung für Reaktorschiffe, RabelsZ 41 (1977), 1-38
- Behr, Volker*, Zum österreichischen und deutschen internationalen Arbeitsvertragsrecht, IPRax 1989, 319-324
- Benecke, Martina*, Anknüpfung und Sonderanknüpfung im Internationalen Arbeitsrecht, IPRax 2001, 449-454
- Berenbrok, Marius/Nussbaum, Peter*, Zum Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, RIW 1994, 910-918
- Berenbrok, Marius B./Nussbaum, Peter*, Zum Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen – Der Internationale Seegerichtshof in Hamburg und der Tiefseebergbau, RIW 1994, 910-918
- Berghe, Douglas A. F. van de*, Working Across Borders: Multinational Enterprises and the Internationalization of Employment, Dissertation Universität Rotterdam 2003, Rotterdam 2003, [zitiert: *van den Berghe*]
- Bernhard, Erkki*, Der Festlandsockel im Recht der Europäischen Gemeinschaft, München 1982
- Birk, Rolf*, Der Streik auf „Billigen-Flaggen“-Schiffen in deutschen Häfen, IPRax 1987, 14-17
- Birk, Rolf*, Das Internationale Arbeitsrecht der Bundesrepublik Deutschland, RabelsZ 46 (1982), 384-420
- Bitter, Anna*, Auslegungszusammenhang zwischen der Brüssel I-Verordnung und der künftigen ROM I-Verordnung, IPrax 2008, 96-101

- Black's Law Dictionary*, 7th Edition, St. Paul 1999
- Bleffen, Hannah*, Die Anknüpfung an die einstellende Niederlassung des Arbeitgebers im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, Dissertation Universität Hamburg 2005, Baden-Baden 2006
- Boer, Theodorus M. de*, The EEC Contracts Convention and the Dutch Courts, *RabelsZ* 54 (1990), 24-62
- Bosse, Rolf*, Probleme des europäischen Internationalen Arbeitsprozessrechts, Universität Hamburg 2006, Frankfurt am Main 2007
- Branch, Alan E.*, *Elements of Shipping*, 8. Aufl., Oxford 2007
- Breitzke, Constantin*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter – Dargestellt am Standardformular der Boxtime-Charter, Dissertation Universität Hamburg 2005, Münster 2005
- Briggs, Adrian*, Claims against Sea Carriers and the Brussels Convention, *LMCLQ* 1999, 333-337
- Briggs, Adrian/Rees, Peter*, *Civil Jurisdiction and Judgments*, 4. Aufl., London 2005
- Brockhaus*, Die Enzyklopädie, 7. Band, 20. Aufl., Mannheim 1997
- Brownlie, Jan*, *Principles of Public International Law*, 7. Aufl., Oxford 2008
- Calliess, Christian/Ruffert, Matthias*, Kommentar des Vertrages über die Europäische Union und des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, 3. Aufl., München 2007, [zitiert: Calliess/Ruffert-Bearbeiter]
- Cassese, Antonio*, *International Law*, 2. Aufl., Oxford 2005
- Christodoulou-Vartosi, Iliana/Pentsov, Dmitry A.*, *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Berlin 2008
- Churchill, Robin/Lowe, Vaughan*, *The Law of the Sea*, 3. Aufl., Manchester 1999, [zitiert: Churchill/Lowe, Law of the Sea]
- Coghlin, Terence/Baker, Andrew W./Kenny, Julian/Kimball, John D.*, *Time Charter*, 6. Aufl., London 2008
- Collier, John Greenwood*, *Conflict of Laws*, 3. Aufl., Cambridge 2001 [zitiert: Collier, Conflicts of Laws]
- Cooke, Julian/Kimball, John D./Young, Timothy/Martowski, David/Taylor, Andrew/Lambert, LeRoy*, *Voyage Charters*, 3. Aufl., London 2007
- Czernich, Dietmar/Tiefenthaler, Stefan/Kodek, Georg*, *Kurzkomentar Europäisches Gerichtsstands- und Vollstreckungsrecht*, 2. Aufl., Wien 2003, [zitiert: Czernich/Tiefenthaler/Kodek-Bearbeiter]

- Czybulka, Detlev*, Das Rechtsregime der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Spannungsfeld von Nutzungs- und Schutzinteressen, NuR 2001, 367-374
- Dahm, Georg (Begr.)/Delbrück, Jost/Wolfrum, Rüdiger*, Völkerrecht, Band I/1, 2. Aufl. Berlin 1989, [*Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/1]
- Dahm, Georg (Begr.)/Delbrück, Jost/Wolfrum, Rüdiger*, Völkerrecht, Band I/2, 2. Aufl., Berlin 2002, [*Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht I/2]
- Däubler, Wolfgang*, Die internationale Zuständigkeit der deutschen Arbeitsgerichte, NZA 2003, 1297-1302
- Däubler, Wolfgang*, Das neue Internationale Arbeitsrecht, RIW 1987, 249-256
- Deakin, Simon/Morris, Gillian S.*, Labour Law, 3. Aufl., London 2001
- Deinert, Olaf*, Neues Internationales Arbeitsrecht, RdA 2009, 144-154
- Dicey, Albert Venn (Begr.)/Morris, John Humphrey*, The Conflict of Laws, Volume 2, 13. Aufl., London 2000, [zitiert: *Dicey/Morris-Bearbeiter*]
- Dickinson, Andrew*, The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-Contractual Obligations, Oxford 2008
- Dietze, Jan/Schnichels, Dominik*, Die aktuelle Rechtsprechung des EuGH zum EuGVÜ und zur EuGVVO – Eine Übersicht über das Jahr 2004, EuZW 2005, 552-558
- Dietze, Jan/Schnichels, Dominik*, Die aktuelle Rechtsprechung des EuGH zum EuGVÜ – Übersicht über das Jahr 2000, EuZW 2001, 581-585
- Dietze, Jan/Schnichels, Dominik*, Die aktuelle Rechtsprechung des EuGH zum EuGVÜ – Eine Übersicht über das Jahr 1998, EuZW 1999, 549-553
- Dißbars, Björn-Axel*, Das Verhältnis der Zuständigkeitsnormen der CMR zum EuGVÜ/LugÜ, TranspR 2001, 387-390
- Doehring, Karl*, Völkerrecht, 2. Aufl., Heidelberg 2004, [zitiert: *Doehring*, Völkerrecht]
- Dörfelt, Felix*, Gerichtsstand sowie Anerkennung und Vollstreckung nach dem Bunkeröl-Übereinkommen, IPRax 2009, 470-474
- Dörr, Dieter*, Die deutsche Handelsflotte und das Grundgesetz, München 1988, [zitiert: *Dörr*, Handelsflotte und Grundgesetz]
- Döser, Achim*, Inkorporationsklauseln in Konnossementen, Dissertation Universität Hamburg 2004, Münster 2005
- Drobnig, Ulrich/Puttfarcken, Hans-Jürgen*, Arbeitskampf auf Schiffen fremder Flagge, Kehl am Rhein, 1998
- Dütz, Wilhelm*, Arbeitsrecht, 7. Aufl., München 2002

- Ehlers, Peter*, Sanierung von Meeresverschmutzungen – Verantwortlichkeit und Haftung, NuR 2006, 86-92
- Ehlers, Peter*, Grundgesetz und Meer, NordÖR 2003, 385-391
- Epiney, Astrid*, Neuere Rechtsprechung des EuGH in den Bereichen institutionelles Recht, allgemeines Verwaltungsrecht, Grundfreiheiten, Umwelt- und Gleichstellungsrecht, NVwZ 2004, 1067-1078
- Eßlinger, Frank*, Die Anknüpfung des Heuervertrages unter Berücksichtigung von Fragen des internationalen kollektiven Arbeitsrechts, Dissertation Universität München 1990, München, 1991
- Evju, Stein*, Grenzüberschreitender Arbeitskampf auf Schiffen und Rechtswahl, RIW 2007, 898-908
- Fasching, Hans W. (Hrsg.)*, Kommentar zu den Zivilprozeßgesetzen, Band 5/1. Teil, 2. Aufl., Wien 2008, [zitiert: *Fasching-Bearbeiter*]
- Fentiman, Richard*, National Law and the European Jurisdiction Regime, in: Nuyts, Arnaud/Watté, Nadine (Hrsg.), International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, S. 83-128, Brüssel 2005, [zitiert: *Fentiman*, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States]
- Fischer, Franz*, Ist der Speditionsvertrag ein Güterbeförderungsvertrag im Sinne des Art. 4 Abs. 4 EVÜ/Art. 28 Abs. 4 EGBGB, TranspR 2007, 145-160
- Flessner, Axel*, Fakultatives Kollisionsrecht, RabelsZ 34 (1970), 547-584
- Fogarty, Aengus Richard*, Merchant Shipping Legislation, 2.Aufl., London 2004
- Franzen, Martin*, Internationale Zuständigkeit beim Aufruf zum Boykott eines Schiffes, IPRax 2006, 127-129
- Franzen, Martin*, Vertragsstatut und zwingende Bestimmungen im internationalen Arbeitsrecht, IPRax 2003, 239-243
- Franzen, Martin*, Anmerkung zu LAG München vom 11.02.2000 – 10 Sa 485/00, EuLF 4 2000/01, 296-298
- Fuchs, Maximilian/Marhold, Franz*, Europäisches Arbeitsrecht, Wien 2001, [zitiert: *Fuchs/Marhold*, Europäisches Arbeitsrecht]
- Gadow-Stephani, Inken von*, Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, Dissertation Universität Hamburg 2005, Berlin 2006
- Gamillscheg, Franz*, Arbeitsrecht I, Arbeitsvertrags- und Arbeitsschutzrecht, 8. Aufl., München 2000, [zitiert: *Gamillscheg*, Arbeitsrecht I]
- Gamillscheg, Franz*, Ein Gesetz über das internationale Arbeitsrecht, ZfA 1983, 307-373

- Garcimartín Alférez, Francisco J.*, The Rome I Regulation: Much ado about nothing? EuLF(D) 2 (2008), I 61-79
- Gassmann, Michael*, RWE kauft Windpark in Belgien, Financial Times Deutschland vom 5. Mai 2009, 6
- Gaudemet-Tallon, Hélène*, Anmerkung zur EuGH-Entscheidung vom 19. Juni 1984, Rev crit 1985, 391-396
- Gault, Simon/Hazelwood, Steven J./Tettenborn, Andrew (Hrsg.)*, Marsden on Collisions at Sea, 13. Aufl., London 2003, [zitiert: *Marsden, Collisions at Sea*]
- Gebauer, Martin*, Zur Drittwirkung von Gerichtsstandsvereinbarungen bei Vertragsketten, IPRax 2001, 471-477
- Gebauer, Martin*, Drittstaaten- und Gemeinschaftsbezug im europäischen Recht der internationalen Zuständigkeit, ZEuP 2001, 943-962
- Geimer, Reinhold*, Los Desastros de la Guerra und das Brüssel I-System, IPRax 2008, 225-227
- Geimer, Reinhold*, Internationales Zivilprozessrecht, 5. Aufl., München 2005, [zitiert: *Geimer, IZPR*]
- Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A.*, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 31. Ergänzungslieferung, München 2007, [zitiert: *Geimer/Schütze-Bearbeiter, Internationaler Rechtsverkehr*]
- Geimer, Reinhold/Schütze, Rolf A.*, Europäisches Zivilverfahrensrecht, 2. Aufl., München 2004, [zitiert: *Geimer/Schütze-Bearbeiter*]
- Geisler, Stephan*, Die engste Verbindung im Internationalen Privatrecht, Dissertation Universität Göttingen 1999, Berlin 2001
- Giermann, Heiko A.*, The Evidentiary Value of Bills of Lading and Estoppel, Münster 2004
- Giermann, Heiko A.*, Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben: Die Haager und Haager-Visby Regeln, das Seefrachtrecht Deutschlands, des Vereinten Königreichs und der Vereinigten Staaten, Dissertation Universität Hamburg 2000, Münster 2000
- Girsberger, Daniel*, Gerichtsstandsklausel im Konnossement: Der EuGH und der internationale Handelsbrauch, IPRax 2000, 87-91
- Giuliano, Mario/Lagarde, Paul*, Bericht über das Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, abgedruckt in Abl.EG 1980 C 282/1-42, [zitiert: *Giuliano/Lagarde-Bericht*]
- Glockauer, Jan*, Arbeitsrechtliche Folgen von Unternehmens-Umstrukturierungen in der deutschen Seeschifffahrt, Dissertation Universität Konstanz 2003, Hamburg 2003

- Goode, Roy/Kronke, Herbert/McKendrick, Ewan/Wool, Jeffrey*, Transnational Commercial Law, International Instruments and Commentary, Oxford 2004, [zitiert: *Goode/Kronke/McKendrick/Wool*]
- Gragert, Nicola/Drenckhan, Cornelia*, „Fliegende Mütter“ im internationalen Privatrecht, NZA 2003, 305-308
- Grebner, Rainer*, Die Rechtsstellung der Bohrinself, Dissertation Universität Frankfurt 1970, Frankfurt 1970, [zitiert: *Grebner*, Rechtsstellung der Bohrinself]
- Griggs, Patrick/Williams, Richard/Farr, Jeremy*, Limitation of Liability for Maritime Claims, 4. Aufl., London 2005
- Groeben, Hans von der/Schwarze, Jürgen*, Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Band 1, 6. Aufl., Baden-Baden 2003, [zitiert: *Von der Groeben/Schwarze-Bearbeiter*]
- Güner-Özbek, Meltem Deniz*, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Dissertation Universität Hamburg 2007, Berlin 2008
- Hagen, Patrick*, Anleger sollen Schiffsfonds retten, Financial Times Deutschland vom 28. Juli 2009, 22
- Hagen, Patrick/Krümpel, Mark*, Streit über Rettungspakt der Reeder, Financial Times Deutschland vom 21. Juli 2009, 5
- Hanses, Dieter*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen unter besonderer Berücksichtigung der historischen Entwicklung, Dissertation Universität Bremen 1982, Berlin 1983
- Harbarth, Stephan/Nordmeier, Carl Friedrich*, GmbH-Geschäftsführerverträge im Internationalen Privatrecht – Bestimmung des anwendbaren Rechts bei objektiver Anknüpfung nach EGBGB und Rom I-VO, IPRax 2009, 393-399
- Hartenstein, Olaf*, Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Berücksichtigung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht, TranspR 2008, 143-161
- Hartley, Trevor C.*, Carriage of Goods and the Brussels Jurisdiction and Judgments Convention, E.L.Rev 25 (2000), 89-93
- Haß, Detlef*, EuGH: Gerichtsstandsvereinbarungen gem. Art. 17 EuGVÜ, EuZW 1999, 441-445
- Hau, Wolfgang*, Anmerkung zu zum Urteil des EuGH v. 28.09.1999 C-440/97 – Suhadiwarno Panjan, ZZPInt 2000, 279-291
- Haubold, Jens*, CMR und europäisches Zivilverfahrensrecht – Klarstellung zu internationaler Zuständigkeit und Rechtshängigkeit, IPRax 2006, 224-229
- Haubold, Jens*, Internationale Zuständigkeit nach CMR und EuGVÜ/LugÜ, IPRax 2000, 91-100

- Hausmann, Rainer*, Die Revision des Brüsseler Übereinkommens von 1968 – Teil I: Internationale Zuständigkeit –, EuLF 1 2000/01, 40-49
- Heilmann, Dirk/Schönauer, Felix*, Britanniens Energiereichtum schwindet, Handelsblatt vom 03. November 2005, 16
- Hein, Jan von*, Die Kodifikation des europäischen Internationalen Deliktsrechts, ZVglRWiss 2003, 528-562
- Hein, Jan von*, Französisches und deutsches Internationales Deliktsrecht auf dem Weg nach „Rom II“, ZEuP 2001, 150-164
- Heinrich, Jörg/Steinicke, Dietrich*, Das Regelwerk zum Seelotsenwesen mit Erläuterungen, 1. Aufl., Köln 2005 [zitiert: *Heinrich/Steinicke*, Seelotsenwesen]
- Heinze, Christian A./Dutta, Anatol*, Ungeschriebene Grenzen für europäische Zuständigkeiten bei Streitigkeiten mit Drittstaatenbezug, IPRax 2005, 224-230
- Heldrich, Andreas*, Heimwärtsstreben auf neuen Wegen, in: Andreas Heldrich (Hrsg.), Konflikt und Ordnung: Festschrift für Murad Ferid zum 70. Geburtstag, S. 209-220, München 1978
- Hennes, Markus*, Lockruf des Meeres, Handelsblatt vom 18. August 2008, 12
- Henssler, Martin/Braun, Axel* (Hrsg.), Arbeitsrecht in Europa, Köln 2003, [zitiert: *Henssler/Braun-Bearbeiter*]
- Herber, Rolf*, Seehandelsrecht – Systematische Darstellung –, Berlin 1999, [zitiert: *Herber*, Seehandelsrecht]
- Herber, Rolf*, Anmerkung zu OLG Stuttgart, Urteil vom 23.12. 2003 – 3 U 147/03, TransPR 2004, 410-412
- Herdegen, Matthias*, Völkerrecht, 3. Aufl., München 2004, [zitiert: *Herdegen*, Völkerrecht]
- Hergenröder, Wolfgang*, Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 5.2.2004, C-18/02 – Danmarks Rederiforening, handelnd für DFDS Torline A/S, GPR 2005, 33-36
- Hess, Burkhard*, Methoden der Rechtsfindung im Europäischen Zivilprozessrecht, IPRax 2006, 348-363
- Hess, Burkhard/Pfeiffer, Thomas/Schlosser, Peter* (Hrsg.), The Brussels I-Regulation No 44/2001 (EC), The Heidelberg Report on the Application of Regulation Brussels I in 25 Member States (Study JLS/C4/2005/03), München 2008, [zitiert: *Hess/Pfeiffer/Schlosser-Bearbeiter*, Report on Brussels I]
- Hoffmann, Bernd von*, Internationales Privatrecht, 7. Aufl., München 2002, [zitiert: *von Hoffmann*, IPR]
- Hoffmeyer, Volkert*, Die Gerichtswahlklausel im Konnossement, Köln 1962

- Honka, Hannu*, Jurisdiction and EC Law: Loss or Damage to Goods, in: Davies, Martin (Hrsg.), Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, S. 265-281, The Hague 2005, [zitiert: *Honka*, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law]
- Hoppe, Jeannine*, Die Entsendung von Arbeitnehmern ins Ausland – Kollisionsrechtliche Probleme und internationale Zuständigkeit, Dissertation Universität München 1998, Berlin 1999
- Hromadka, Wolfgang/Maschmann, Frank*, Arbeitsrecht I, Individualarbeitsrecht, 2. Aufl., Heidelberg 2002
- Hübner, Jürgen*, Schadenszurechnung nach Risikosphären, Eine Studie zur schadensgeneigten Arbeit selbständiger Tätiger am Beispiel der privatrechtlichen Haftung des Seelotsen, Berlin 1974
- Hugendubel, Maximilian*, Die Bestimmung des Arbeitsstatuts im Internationalen Seearbeitsrecht, Dissertation Universität München 1997, München 1998
- Ignatova, Ruja*, Art. 5 Nr. 1 EuGVO – Chancen und Perspektiven der Reform des Gerichtsstands am Erfüllungsort, Dissertation Universität Konstanz 2005, Frankfurt a. M. 2005
- Ilgner, Just Georg*, Die Rechtsordnung des deutschen Seelotswesens, Eine überkommen ständische Organisation eines staatlich gebundenen Berufs, Dissertation Universität Kiel 1992, Frankfurt a. M. 1993
- Ipsen, Knut*, Völkerrecht, 5. Aufl., München 2004, [zitiert: *Ipsen-Bearbeiter*, Völkerrecht]
- Jackson, David C.*, Enforcement of Maritime Claims, 4. Aufl., London 2005
- Jarass, Hans/Pieroth, Bodo*, Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, 5. Aufl., München 2000, [zitiert: *Jarass/Pieroth-Bearbeiter*]
- Jenad, Paul/Möller, G.*, Bericht zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Lugano, 16. September 1988), abgedruckt Abl.EG 1990, C 189/57, [zitiert: *Jenard/Möller-Bericht*]
- Jenard, Paul*, Bericht zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel, 27. September 1968), abgedruckt im Abl.EG 1979 C 59/1-151, [zitiert: *Jenard-Bericht*]
- Jenisch, Uwe*, Die Errichtung von Windparks auf Hoher See und in der ausschließlichen Wirtschaftszone, – völkerrechtliche und seerechtliche Aspekte, in: Peter Ehlers/Wilfried Erbguth (Hrsg.), Aktuelle Entwicklungen im Seerecht, Dokumentation der Rostocker Gespräche zum Seerecht 1996-1999, S. 21-45, Baden-Baden 2000, [zitiert: *Jenisch*, in: Aktuelle Entwicklungen im Seerecht]

- Jenisch, Uwe*, Offshore-Windenergieanlagen im Seerecht, NuR 1997, 373-381
- Julga, Grit/Stumm, Carolin*, Das englische Konnossementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen, TranspR 2005, 269-293
- Jungermann, Julia*, Die Drittwirkung internationaler Gerichtsstandsvereinbarungen nach EuGVÜ/EuGVO und LugÜ, Dissertation Universität Bonn 2006, Frankfurt am Main 2006
- Junker, Abbo*, Internationales Arbeitsrecht in der geplanten Rom I-Verordnung, RIW 2006, 401-408
- Junker, Abbo*, Gewöhnlicher Arbeitsort und vorübergehende Entsendung im Internationalen Privatrecht, in: Lorenz, Stephan/Trunk, Alexander/Eidenmüller, Horst/Wendehorst, Christiane/Adolff, Johannes (Hrsg.), Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 719-739, München 2005, [zitiert: *Junker*, in: FS Heldrich]
- Junker, Abbo*, Internationale Zuständigkeit für Arbeitssachen nach Brüssel I-Verordnung, in: Bachmann, Birgit/Breidenbach, Stephan/Coester-Waltjen, Dagmar/Heß, Burkhard/Nelle, Andreas/Wolf, Christian (Hrsg.), Festschrift für Peter Schlosser zum 70. Geburtstag, S. 299-319, Tübingen 2005, [zitiert: *Junker*, in: FS Schlosser]
- Junker, Abbo*, Das Internationale Arbeitsrecht im Spiegel der Rechtsprechung, in: Oetker, Hartmut/Preis, Ulrich/Rieble, Volker (Hrsg.), 50 Jahre Bundesarbeitsgericht, S. 1197-1218, München 2004, [zitiert: *Junker*, in: 50 Jahre BAG]
- Junker, Abbo*, Grundkurs Arbeitsrecht, 3. Aufl., München 2004, [zitiert: *Junker*, Arbeitsrecht]
- Junker, Abbo*, Anmerkung zu EuGH vom 27. Februar 2002, *Herbert Weber gegen Universal Ogden Services Ltd*, Rs. C-37/00, ZZPInt 7 (2002), 230-343
- Junker, Abbo*, Vom Brüssler Übereinkommen zur Brüssler Verordnung – Wandlungen des Internationalen Zivilprozessrechts, RIW 2002, 569-577
- Junker, Abbo*, Anmerkung zum Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 12. Dezember 2001 – 5 AZR 255/00, SAE 2002, 258-263
- Junker, Abbo*, Internationales Arbeitsrecht in der Praxis im Blickpunkt: Zwanzig Entscheidungen der Jahre 1994-2000, RIW 2001, 94-107
- Junker, Abbo*, Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte in Arbeitssachen, ZZPInt 3 (1998), 179-202
- Junker, Abbo*, Anmerkung zum Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 29. September 1992 – 2 AZR 267/92, SAE 1994, 37-43
- Junker, Abbo*, Internationales Arbeitsrecht im Konzern, Tübingen 1992
- Junker, Abbo*, Die einheitliche europäische Auslegung nach dem EG-Schuldvertragsübereinkommen, RabelsZ 55 (1991), 674-696

- Junker, Abbo/Schramm, Dorothee*, Die gekenterte Bohrplattform – Vertragliche und deliktische Haftung bei Distanzdelikten in der französischen Rechtsprechung, IPRax 2001, 482-485
- Kappet, Liliane C.*, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, Dissertation Universität Hamburg 2006, Hamburg 2006
- Kegel, Gerhard/Schurig, Klaus*, Internationales Privatrecht, 9. Aufl., München 2004 [zitiert: *Kegel/Schurig*]
- Keiler, Stephan/Binder, Kathrin*, Reisen nach Brüssel, Rom und Luxemburg. Eine verfahrens- und kollisionsrechtliche Sicht auf Reiseverträge insbesondere mit Frachtschiffen, RRa 2009, 120-128
- Knöfel, Oliver L.*, Kommendes Internationales Arbeitsrecht – Der Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 15.12.2005 für eine „Rom I“-Verordnung, RdA 2006, 269-281
- Koch, Harald*, Europäische Vertrags- und Deliktgerichtsstände für Seetransportschäden („Weiche Birnen“), IPRax 2000, 186-188
- Koch, Harald/Magnus, Ulrich/Winkler v. Mohrenfels, Peter*, IPR und Rechtsvergleichung, 3. Aufl., München 2004, [zitiert: *Koch/Magnus/Winkler von Mohrenfels*]
- Kodek, Georg/Rebhahn, Robert (Hrsg.)*, Zuständigkeiten bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen, Wien 2007, [zitiert: *Kodek/Rebhahn-Bearbeiter, Zuständigkeit bei grenzüberschreitenden Arbeitsrechtsfragen*]
- Koller, Ingo*, Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport, 5. Aufl., München 2004
- Kropholler, Jan*, Die Auslegung von EG-Verordnungen zum Internationalen Privatrecht, in: Basedow, Jürgen/Drobnig, Ulrich/Ellger, Reinhard/Hopt, Klaus/Kötz, Hein/Kulms, Rainer/Mestmäcker, Ernst-Joachim (Hrsg.), Aufbruch nach Europa – 75 Jahre Max-Planck-Institut für Privatrecht, S. 583-594, Tübingen 2001
- Kropholler, Jan*, Internationales Privatrecht, 6. Aufl., Tübingen 2006, [zitiert: *Kropholler, IPR*]
- Kropholler, Jan*, Europäisches Zivilprozessrecht, 7. Aufl., Heidelberg 2002, [zitiert: *Kropholler, EuZPR*]
- Kropholler, Jan/von Hinden, Michael*, Die Reform des europäischen Gerichtsstands am Erfüllungsort (Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ), in: Schack, Haimo, Gedächtnisschrift für Alexander Lüderitz, S. 401-414, München 2000, [zitiert: *Kropholler/von Hinden*, in: GS Lüderitz]
- Kruger, Thalia*, Civil Jurisdiction Rules of the EU and their Impact on Third States, Dissertation Katholieke Universiteit Leuven 2007, Oxford 2008
- Krummheuer, E.*, Mein Feld ist die Welt, Handelsblatt vom 18. Juni 2008, 12

- Krümpel, Mark*, Reeder steuern bei Frachtraten um, *Financial Times Deutschland* vom 15. Juni 2009, 8
- Krümpel, Mark/Basel, Nicole*, Maersk erwartet Welle von Fusionen, *Financial Times Deutschland* vom 2. Juli 2009, 3
- Kühl, Sebastian*, Das Gesetz zum deutschen „Internationalen Seeschiffahrtsregister“, *TranspR* 1989, 89-95
- Lagoni, Rainer*, Künstliche Inseln und Anlagen im Meer, *NuR* 2002, 241-282
- Lagoni, Rainer*, Die Errichtung von Schutzgebieten in der ausschließlichen Wirtschaftszone aus völkerrechtlicher Sicht, *NuR* 2002, 121-133
- Lagoni, Rainer*, Der Hamburger Hafen, die internationale Handelsschifffahrt und das Völkerrecht, *AVR* 1988, 261-365
- Lagoni, Rainer*, Künstliche Inseln und Anlagen im Meer, *JIR* 1975, 241-282
- Larenz, Karl/Canaris, Claus-Wilhelm*, *Methodenlehre der Rechtswissenschaft*, 3. Aufl., Berlin 1995
- Layton, Alexander/Mercer, Hugh (Hrsg.)*, *European Civil Practice*, Volume I, 2. Aufl., London 2004, [zitiert: Layton/Hughs, *European Civil Practice*]
- Lehmann, Matthias*, Wo verklagt man Billigflieger wegen Annullierung, Überbuchung oder Verspätung von Flügen? *NJW* 2007, 1500-1502
- Leible, Stefan*, Zuständiges Gericht für Entschädigungsansprüche von Flugpassagieren, *EuZW* 2009, 569-572
- Leible, Stefan*, Internationales Vertragsrecht, die Arbeiten an einer Rom I-Verordnung und der europäische Vertragsgerichtsstand, *IPRax* 2006, 365-371
- Leible, Stefan/Reinert, Christian*, Gerichtsstand bei Verkauf beweglicher Sachen mit mehreren Lieferorten in einem Mitgliedstaat, Anmerkung zu EuGH vom 3. Mai 2007, *EuZW* 2007, 372-373
- Leible, Stefan/Staudinger, Ansgar*, Art. 65 EGV im System der EG-Kompetenzen, *EuLF* 4 2000/01, 225-335
- Lindemann, Dierk/Bemm, Wilfrid*, *Seemannsgesetz und Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt*, Kommentar, 6. Aufl., Uelzen 2007, [zitiert: *Lindemann/Bemm, Seemannsgesetz*]
- Looschelders, Dirk*, *Internationales Privatrecht – Art. 3-46 EGBGB – Praxiskommentar*, Berlin 2004, [zitiert: *Looschelders*]
- Lorenz, Werner*, Vom alten zum neuen internationalen Schuldvertragsrecht, *IPRax* 1987, 269-276
- Lüttringhaus, Jan Dirk*, Das internationale Privatrecht der culpa in contrahendo nach den EG-Verordnungen Rom I und Rom II, *RIW* 2008, 193-200

- Lynker, Thomas*, Der besondere Gerichtsstand am Erfüllungsort in der Brüssel I-Verordnung (Art. 5 Nr. 1 EuGVVO), Dissertation Universität Bonn 2005, Frankfurt a. M. 2006
- Magnus, Ulrich*, Das UN-Kaufrecht und die Erfüllungsortzuständigkeit in der neuen EuGVO, IHR 2002, 45-52
- Magnus, Ulrich*, Zweites Schiffsregister und Heuerstatut, IPRax 1990, 141-145
- Magnus, Ulrich/Mankowski, Peter (Hrsg.)*, Brussels I Regulation, München 2007, [zitiert: *Magnus/Mankowski-Bearbeiter*]
- Magnus, Ulrich/Mankowski, Peter*, The Green Paper on a Future Rome I Regulation – on the Road to a Renewed European Private International Law of Contracts, ZVglRWiss 103 (2004), 131-189
- Mandaraka-Sheppard, Aleka*, Modern Maritime Law and Risk Management, 2. Aufl., London 2007
- Mankowski, Peter*, Konnossemente und die Rom I-VO, TranspR 2008, 417-428
- Mankowski, Peter*, Employment Contracts under Article 8 of the Rome I Regulation, in: Ferrari, Franco/Leible, Stefan (Hrsg.), Rome I Regulation – The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe, S. 171-216, München 2009, [zitiert: *Mankowski*, in: Rome I Regulation]
- Mankowski, Peter*, Die Rom I-Verordnung – Änderungen im europäischen IPR für Schuldverträge, IHR 2008, 133-152
- Mankowski, Peter*, Der europäische Erfüllungsortsgerichtsstand des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO und Transportverträge, IPRax 2008, 67-78
- Mankowski, Peter*, Mehrere Lieferorte beim Erfüllungsortsgerichtsstand unter Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO, IPRax 2007, 404-414
- Mankowski, Peter*, Der Vorschlag für die Rom I-Verordnung, IPRax 2006, 101-113
- Mankowski, Peter*, Internationale Zuständigkeit und anwendbares Recht – Prallelen und Divergenzen, in: Lorenz, Stephan/Trunk, Alexander/Eidenmüller, Horst/Wendehorst, Christiane/Adolff, Johannes (Hrsg.), Festschrift für Andreas Heldrich zum 70 Geburtstag, S. 867-897, München 2005, [zitiert: *Mankowski*, in: FS Heldrich]
- Mankowski, Peter*, Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht 2004/2005 (Teil 1), RIW 2005, 481-499
- Mankowski, Peter*, Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht 2004/2005 (Teil 2), RIW 2005, 561-579
- Mankowski, Peter*, Das Internationale Arbeitsrecht und die See – die Fortsetzung folgt –, IPRax 2005, 58-61

- Mankowski, Peter*, Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht 2003/2004 (Teil 1), RIW 2004, 481-497
- Mankowski, Peter*, Organpersonen und Internationales Arbeitsrecht, RIW 2004, 167-172
- Mankowski, Peter*, Rumpfarbeitsverhältnis und lokales Arbeitsverhältnis (komplexe Arbeitsverhältnisse) im Internationalen Privat- und Prozessrecht, RIW 2004, 133-141
- Mankowski, Peter*, Europäisches Internationales Arbeitsprozessrecht – Weiteres zum gewöhnlichen Arbeitsort –, IPRax 2003, 21-28
- Mankowski, Peter*, Arbeitskräfte bei Staaten und staatsnahen Einrichtungen im Internationalen Privat- und Prozeßrecht, IPRax 2001, 123-127
- Mankowski, Peter*, Keine örtliche Ersatzzuständigkeit der Hauptstadtgerichte für Verbrauchersachen unter dem EuGVÜ – oder: Tod einer Theorie in Berlin, IPRax 2001, 33-37
- Mankowski, Peter*, Internet und Telearbeit im Internationalen Arbeitsvertragsrecht, DB 1999, 1854-1858
- Mankowski, Peter*, Der gewöhnliche Arbeitsort im Internationalen Privat- und Prozessrecht, IPRax 1999, 332-338
- Mankowski, Peter*, Ausländische Scheinselbständige und Internationales Privatrecht, BB 1997, 465-472
- Mankowski, Peter*, Internationales Seeschiffregister, Anknüpfung von Heuerverträgen und Qualifikationsfragen im Internationalen Arbeitsrecht, IPRax 1996, 405-410
- Mankowski, Peter*, Der Heimathafen – Ein geeigneter Anknüpfungspunkt für das internationale Seesachenrecht? TranspR 1996, 228-233
- Mankowski, Peter*, Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht, Dissertation Universität Hamburg 1994, Tübingen 1995
- Mankowski, Peter*, Buchbesprechung: Laurent Killias, Die Gerichtsstandsvereinbarungen nach dem Lugano-Übereinkommen, ZZP 1995, 272-279
- Mankowski, Peter*, Besprechung von H. Prüßmann/D. Rabe „Seehandelsrecht, 3. Aufl. vom 1991, RabelsZ 58 (1994, 772-786
- Mankowski, Peter*, Wichtige Klärungen im Internationalen Arbeitsrecht, IPRax 1994, 88-98
- Mankowski, Peter*, Jurisdiction Clauses und Paramount Clauses nach dem Inkrafttreten der Hamburg Rules, TranspR 1992, 301-313
- Mankowski, Peter*, Arbeitsverträge von Seeleuten im deutschen Internationalen Privatrecht, RabelsZ 53 (1989), 487-525

- Mankowski, Peter*, Neues aus Europa zum Internationalen Privatrecht für Transportverträge: Art. 5 Rom I-VO, TranspR 2008, 339-352
- Mansel, Heinz-Peter/Thorn, Karsten /Wagner, Rolf*, Europäisches Kollisionsrecht 2009: Hoffnungen durch den Vertrag von Lissabon, IPRax 2010, 1-27
- Mansel, Heinz-Peter/Thorn, Karsten /Wagner, Rolf*, Europäisches Kollisionsrecht 2008: Fundamente der Europäischen IPR-Kodifikation, IPRax 2009, 1-23
- Martiny, Dieter*, Internationale Zuständigkeit für „vertragliche Streitigkeiten“, in: Schütz, Rolf A. (Hrsg.), Einheit und Vielfalt des Rechts, Festschrift für Reinhold Geimer zum 65. Geburtstag, S. 641-667, München 2002, [zitiert: *Martiny*, in: FS Geimer]
- Martiny, Dieter*, Internationales Vertragsrecht im Schatten des Europäischen Gemeinschaftsrechts, ZEuP 2001, 308-336
- Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (Hrsg.)*, Comments on the European Commission's Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to contractual obligations (Rome I), *RabelsZ* 71 (2007), 225-344, [zitiert: *Max Planck Institute*, Comments on Rome I, *RabelsZ* 71 (2007)]
- Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (Hrsg.)*, Handbuch des Internationalen Zivilverfahrensrechts, Band I, Tübingen 1982, [zitiert: *Bearbeiter*, in: Handbuch IZVR]
- Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (Hrsg.)*, Die deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des Internationalen Privatrechts in den Jahren 1935-1944, Band I, Tübingen 1980, [zitiert: *IPRspr* 1933-44]
- Mayr, Peter/Czernich, Dietmar*, Europäisches Zivilprozessrecht – Eine Einführung, Wien 2006
- Meeson, Nigel*, Admiralty Jurisdiction and Practice, 3. Aufl., London 2003
- Meeson, Nigel*, The Effect of the Brussels Convention 1968 on the English Action *in rem*, *P&I International* 1992, 5-7
- Michaels, Ralf*, Re-Placements. Jurisdiction for Contracts and Torts under the Brussels I Regulation when Arts. 5 (1) and 5 (3) do not Designate a Place in a Member State, in: Nuyts, Arnaud/Watté, Nadine (Hrsg.), International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States, S. 129-156, Brüssel 2005, [zitiert: *Michaels*, in: International Civil Litigation in Europe and Relations with Third States]
- Micklitz, Hans-Wolfgang/Rott, Peter*, Vergemeinschaftung des EuGVÜ in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001, *EuZW* 2001, 325-334
- Mohs, Florian*, Drittwirkungen von Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen, Dissertation Universität Basel 2005, Frankfurt a. M. 2006

- Morris, John Humphrey (Begr.)*, The Conflict of Laws, 5. Aufl., London 2000
- Mostermans, P. M.*, Optional (Facultative) Choice of Law? Reflections from a Dutch Perspective, NILR LI (2004), 393-410
- Müller, Cornelia*, Die Internationale Zuständigkeit deutscher Arbeitsgerichte und das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht, Dissertation Universität Bielefeld 2004, Hamburg 2004
- Münchener Handbuch*, Münchener Handbuch zum Arbeitsrecht, Band 1, Individualarbeitsrecht I, 2. Aufl., München 2000, [zitiert: MünchArbR-Bearbeiter]
- Münchener Kommentar*, Kommentar zur Zivilprozessordnung, Band 3, §§ 946-1086, EGZPO, GVG, EGGVG, Internationales Zivilprozessrecht, 3. Aufl., München 2008, [zitiert: MüKo(ZPO)-Bearbeiter]
- Münchener Kommentar*, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 4, Schuldrecht –, Besonderer Teil II, 5. Aufl., München 2009, [zitiert: MüKo (BGB SR II)-Bearbeiter]
- Münchener Kommentar*, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 10, Internationales Privatrecht, 5 Aufl., München 2010, [zitiert: MüKo(BGB)-Bearbeiter]
- Münchener Kommentar*, Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, Band 3, §§ 192-215 VVG, München 2009, [zitiert: MüKo(VVG)-Bearbeiter]
- N.N.*, Weniger Warenumsschlag im Hafen Hamburg, Financial Times Deutschland vom 19. Mai 2009, 7
- N.N.*, Firmen investieren in letzte deutsche Bohrinself, Handelsblatt vom 3. November 2005, 16
- Nagel, Heinrich/Gottwald, Peter*, Internationales Zivilprozessrecht, 6. Aufl., Köln 2007, [zitiert: Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht]
- Nielsen, Peter A.*, The Rome I Regulation and Contracts of Carriage, in: Ferrari, Franco/Leible, Stefan (Hrsg.), Rome I Regulation – The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe, S. 99-109, München 2009, [zitiert: Nielsen, in: Rome I Regulation]
- North, Peter (Hrsg.)*, Contract Conflicts, The EEC Convention on the law applicable to contractual obligations: A comparative study, Amsterdam 1982, [zitiert: North-Bearbeiter, Contract Conflicts]
- Núñez-Müller, Marco*, Die Staatszugehörigkeit von Handelsschiffen im Völkerrecht: Voraussetzungen und Rechtsfolgen der Flaggenverleihung unter besonderer Berücksichtigung der sog. Billigflaggen, Dissertation Universität Hamburg 1994, Berlin, 1994, [zitiert: Núñez-Müller]

- Nussbaum, Arthur*, Deutsches Internationales Privatrecht: Unter besonderer Berücksichtigung des österreichischen und schweizerischen Rechts, Tübingen 1932, [zitiert: *Nussbaum*, Deutsches Internationales Privatrecht], *OECD*, Maritime Transport Statistics 1999, unter: <www.oecd.org/statisticsdata/0,2643,en_2649_34367_1_119656_1_1_1,00.html>
- Oppertshäuser, Joachim*, Das Internationale Privat- und Zivilprozessrecht im Spiegel arbeitsrechtlicher Rechtsprechung, NZA-RR 2000, 393-400
- Osadnik, Susanne*, Anleger springen für Banken ein, Financial Times Deutschland vom 16. Juni 2009, 22
- Osadnik, Susanne*, Kein Fressen für die Geier, Financial Times Deutschland vom 5. Mai 2009, 22
- Otte, Karsten*, Vertragspflichten nach Seefrachtrecht (Haager-Visby-Regeln) – gerichtsstandsweisende Kraft für Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ?, IPRax 2002, 132-135
- Özçayir, Oya Z.*, Liability for Oil Pollution and Collisions, London 1998
- Palandt, Otto (Begr.)*, Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 69. Aufl., München 2010, [zitiert: *Palandt-Bearbeiter*]
- Palser, Elaine*, *Owusu v Jackson*, JIML 2005, 182-185
- Pataut, Étienne*, Anmerkung zur EuGH-Entscheidung vom 14. Oktober 2004, Rev crit 2005, 129-138
- Pestke, Silvia*, Offshore-Windfarmen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, Dissertation Universität Bremen 2007, Baden-Baden 2008
- Pfeiffer, Thomas*, Internationale Zuständigkeit und prozessuale Gerechtigkeit, Habilitation Universität Frankfurt am Main 1993, Frankfurt 1995
- Plender, Richard/Wilderspin, Michael*, The European Contracts Convention, The Rome Convention on the Choice of Law for Contracts, 2ed Edition, London 2001
- Pocar, Fausto*, La giurisdizione sulle controversie maritime nello sviluppo della Convenzione di Bruxelles del 1968, Dir mar 1999, 183-196
- Pohl, Hans-Jürgen*, Grenzüberschreitender Einsatz von Personal und Führungskräften, NZA 1998, 735-742
- Pontier, Jannet A./Burg, Edwige*, EU Principles on Jurisdiction and Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters, The Hague, 2004, [zitiert: *Pontier/Burg*, EU Principles on Jurisdiction and Recognition]
- Puttfarken, Hans-Jürgen*, Seehandelsrecht, Heidelberg 1997
- Puttfarken, Hans-Jürgen*, Grundrechte im internationalen Rechtsraum, RIW 1995, 617-627

- Puttfarken, Hans-Jürgen*, See-Arbeitsrecht: Neues im IPR, Hamburg 1988, [zitiert: *Puttfarken*, See-Arbeitsrecht]
- Rabe, Dieter*, Drittwirkung von Gerichtsstandsklauseln nach Art. 17 EuGVÜ, TranspR 2000, 389-396
- Rabe, Dieter*, Seehandelsrecht, Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 4. Aufl., München 2000, [zitiert: *Rabe*, Seehandelsrecht]
- Ramming, Klaus*, Die Rom-I-Verordnung und die Rechtsverhältnisse der Schifffahrt, Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht 2009, 21-36
- Ramming, Klaus*, Internationalprivatrechtliche Fragen des Multimodal-Frachtvertrages und des Multimodal-Ladescheins, TranspR 2007, 219-300
- Ramming, Klaus*, Das Bunkeröl-Übereinkommen, VersR 2007, 306-322
- Rauscher, Thomas*, Internationales Privatrecht mit internationalem und europäischem Verfahrensrecht, 2. Aufl., Heidelberg 2002, [zitiert: *Rauscher*, IPR]
- Rauscher, Thomas*, Arbeitnehmerschutz – ein Ziel des Brüsseler Übereinkommens, in: Geimer, Reinhold (Hrsg.), Festschrift für Rolf A. Schütze zum 65. Geburtstag, S. 695-710, München 1999
- Rauscher, Thomas (Hrsg.)*, Kommentar zum Europäisches Zivilprozessrecht, Band 1, 2. Aufl., München 2006, [zitiert: *Rauscher-Bearbeiter*]
- Rauscher, Thomas/Pabst, Steffen*, Die Rechtsprechung zum Internationalen Privatrecht 2007-2008, NJW 2008, 3477-3482
- Reinhard, Barbara*, Der Gerichtsstand des gewöhnlichen Arbeitsortes – ein Gerichtsstand des Arbeitsantrittsortes? Anmerkung zu LAG Rostock, Urteil vom 18.03.2008 (1 Sa 38/07), abrufbar online bei Juris
- Reithmann, Christoph (Hrsg.)/Martiny, Dieter*, Internationales Vertragsrecht, 7. Aufl., Köln 2010, [zitiert: *Reithmann/Martiny-Bearbeiter*]
- Reithmann, Christoph (Hrsg.)/Martiny, Dieter*, Internationales Vertragsrecht, 6. Aufl., Köln 2004, [zitiert: *Reithmann/Martiny-Bearbeiter*, 6. Auflage]
- Rheinheimer, Johannes F. K.*, Arbeitsrechtliche Fragen nationaler und internationaler Telearbeit in der Europäischen Union an den Beispielen Deutschland und Spanien, Dissertation Freie Universität Berlin 2002, Frankfurt a. M. 2004, [zitiert: *Rheinheimer*]
- Riesenhuber, Karl*, Europäisches Vertragsrecht, Berlin 2003, [zitiert: *Riesenhuber*, Europäisches Vertragsrecht]
- Ringbom, Henrik*, EU Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions, Journal of Maritime Law & Commerce 2004, 1-33

- Rinio, Carsten*, Die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden nach Tankerunfällen im internationalen System, NuR, 1997, 22-26
- Risch, Jessica*, Windenergieanlagen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, Verfassungsrechtliche Anforderungen an die Zulassung von Windenergieanlagen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), Dissertation Technische Universität Dresden 2004, Berlin 2006, [zitiert: *Risch*, Windenergieanlagen in der AWZ]
- Röben, Volker*, The Order of the UNCLOS Annex VII Arbitral Tribunal to Suspend Proceedings in the Case of the MOX Plant at Sellafeld: How Much Jurisdictional Subsidiarity? NJIL (73) 2004, 223-245
- Rogert, Marco*, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen Gütertransport, Dissertation Universität Hamburg 2005, Berlin 2005
- Rommé, Oliver*, Abhängige Arbeit und gemeinsame Zweckverfolgung, Eine Untersuchung der Anwendungsvoraussetzungen von Arbeitsrecht und Gesellschaftsrecht für die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz, Berlin 2000
- Rosenbaum, Martin*, Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Offshore-Bereich, Dissertation Universität Kiel 2005, Kiel 2006
- Roth, Günter H./Plett, Konstanze*, Schiffszusammenstöße im deutschen Internationalen Privatrecht, RabelsZ 42 (1978), 662-695
- Rugullis, Sven*, Die objektive Anknüpfung von Konnossementen, TranspR 2008, 102-107
- Rüster, Bernd*, Die Rechtsordnung des Festlandsockels, Dissertation Universität Zürich 1974/75, Berlin 1977
- Samtleben, Jürgen*, Europäische Gerichtsstandsvereinbarungen und Drittstaaten – viel Lärm um nichts?, Zum räumlichen Anwendungsbereich des Art. 17 EuGVÜ/LugÜ, RabelsZ 59 (1995), 670-712
- Schack, Haimo*, Internationales Zivilverfahrensrecht, 3. Aufl., München 2002 [zitiert: *Schack*, IZVR]
- Schaub, Günter (Hrsg.)*, Arbeitsrechts-Handbuch, 11. Aufl., München 2005, [zitiert: *Schaub-Bearbeiter*]
- Scheel, Philipp-Christian*, International Commercial Arbitration in Maritime Matters, in: Trunk, Alexander/Musin, Valerij, International Commercial Arbitration and International Maritime Law from a German and Russian Perspective, S. 159-184, Münster 2004, [zitiert: *Scheel*, in: International Commercial Arbitration and International Maritime Law]
- Schlachter, Monika*, Rechtsfragen virtueller Unternehmensorganisation: Telearbeit, in: Ulrich Noack/Gerald Spindler (Hrsg.), Unternehmensrecht und Internet, S. 199-231, München 2001

- Schlachter, Monika*, Fortentwicklung des Kollisionsrechts der Arbeitsverträge – Fragen 14 und 15 des Grünbuchs zum Internationalen Vertragsrecht, in: Stefan Leible (Hrsg.), Das Grünbuch zum Internationalen Vertragsrecht, S. 155-156, München 2004
- Schlachter, Monika*, Grenzüberschreitende Arbeitsverhältnisse, NZA 2000, 57-64
- Schlosser, Peter F.*, Kommentar zum EU-Zivilprozessrecht, 3. Aufl., München 2009, [zitiert: *Schlosser*, EU-ZPR.]
- Schlosser, Peter F.*, Kommentar zum EU-Zivilprozessrecht, 2. Aufl., München 2003, [zitiert: *Schlosser*, EU-ZPR, 2. Aufl.]
- Schlosser, Peter F.*, Anmerkung zu EuGH v. 19. Juni 1984, RIW 1984, 911-914
- Schlosser, Peter F.*, Bericht zu dem Übereinkommen des Königreichs Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland über den Beitritt zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof, Abl.EG 1979 C 59/71-144
- Schmidt, Karsten*, Die seerechtliche Kapitänsvertretungsmacht – Normative Unstimmigkeiten und tatsächlicher Wandel, ZHR 1977, 209-223
- Schmidt, Uwe*, Europäisches Zivilprozessrecht in der Praxis, Das 10. Buch der ZPO, München 2004, [zitiert: *Schmidt*, Europäisches Zivilprozessrecht]
- Schmidt-Vollmer, Bastian*, Schiffsgläubigerrechte und ihre Geltendmachung, Dissertation Universität Hamburg 2003, Münster 2003
- Schnoor, Herbert*, Verfassungsrechtliche Bedingungen einer Küstenwache zur Bewältigung maritimer Schadensfälle, NordÖR 2000, 221-226
- Schöne, Franz-Josef*, Dienstleistungsfreiheit in der EG und deutsche Wirtschaftsaufsicht, Köln 1989
- Schroeder, Werner*, Die Auslegung des EU-Rechts, JuS 2004, 180-186
- Schult, Henning*, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime, Eine Analyse der Kompetenzen von Küsten-, Hafenstaaten, regionalen Organisationen und Europäischer Gemeinschaft zum Schutz der Meere vor Verschmutzung durch Öltankerunfälle, Dissertation Universität Tübingen 2004, Berlin 2005, [zitiert: *Schulte*, Das völkerrechtliche Schiffssicherheitsregime]
- Schulz, Florian*, Internationale Gerichtszuständigkeit nach der EuGVVO am Beispiel des Transportrechtes, Hanse Law Review 1 (2005), 148-163
- Schwarze, Jürgen*, EU-Kommentar, 2. Aufl., Baden-Baden 2009, [zitiert: *Schwarze-Bearbeiter*]
- Seidl-Hohenveldern, Ignaz/Stein, Torsten*, Völkerrecht, 10. Aufl., Köln 2000, [zitiert: *Seidl-Hohenveldern/Stein*, Völkerrecht]

- Simons, Thomas*, Gerichtsstand und Vertragsstatut im komplexen Anstellungsverhältnis, EuLF 3 2003, 163-166
- Smeele, Frank*, Recognition of foreign limitation proceedings under the European Jurisdiction and Judgements Convention, IPRax 2006, 229-233
- Soergel, Hans Theodor (Begr.)*, Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Band 10, Einführungsgesetz, 12. Aufl., Stuttgart 1996, [zitiert: *Soergel-Bearbeiter*]
- Solaguren, Magdalena Corra*, Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten, Dissertation Universität Hamburg 2003, Münster 2004
- Sparka, Felix*, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport, Dissertation Hamburg 2009, Berlin 2010
- Stadler, Astrid*, Vertraglicher und deliktischer Gerichtsstand im europäischen Zivilprozessrecht, in: Heinrich, Christian (Hrsg.), Festschrift für Hans-Joachim Musielak zum 70. Geburtstag, S. 569-594, München 2004
- Staehelin, Matthias*, Gerichtsstandsvereinbarungen im internationalen Handelsverkehr Europas: Form und Willenseinigung nach Art. 17 EuGVÜ/LugÜ, Dissertation Universität Basel 1993, Basel 1994
- Staudinger, Ansgar*, Anknüpfung von Gerichtsstandsvereinbarungen und Versicherungsverträgen, in: Leible, Stefan (Hrsg.), Das Grünbuch zum Internationalen Vertragsrecht – Beiträge zur Fortentwicklung des Europäischen Kollisionsrecht der vertraglichen Schuldverhältnisse, S. 37-62, München 2004
- Staudinger, Julius von (Begr.)*, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetzen und Nebengesetzen, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch/IPR, Art. 27-37 EGBGB, 13. Bearbeitung, Berlin 2002, [zitiert: *Staudinger-Bearbeiter*]
- Steingröver, Wilm*, Die Mithaftung des ausführenden Verfrachters im Seerecht – de lege lata und de lege ferenda, Dissertation Universität Hamburg 2006, Hamburg 2006
- Stöve, Elisabeth*, Gerichtsstandsvereinbarungen nach Handelsbrauch, Art. 17 EuGVÜ und § 38 ZPO, Dissertation Universität Hamburg 1992, Heidelberg 1993
- Streinz, Rudolf*, EUV/EGV – Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, 2003 München, [zitiert: *Streinz-Bearbeiter*, EUV/EGV]
- Sturm, Friedrich*, Fakultatives Kollisionsrecht: Notwendigkeit und Grenzen, in: Herbert Bernstein/Ulrich Drobnig (Hrsg.), Festschrift für Konrad Zweigert zum 70. Geburtstag, S. 329-350, Tübingen 1981

- Stürner, Michael*, Staatenimmunität und Brüssel I-Verordnung, IPRax 2008, 197-206
- Stürner, Michael*, Unanwendbarkeit des EuGVÜ auf acta iure imperii, GPR 2007, 300-302
- Sujecki, Bartosz*, Bestimmung des zuständigen Gerichts gem. Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVO bei mehreren Erfüllungsorten in einem Mitgliedstaat, EWS 2007, 398-402
- Taschner, Martin*, Arbeitsvertragsstatut und zwingende Bestimmungen nach dem Europäischen Schuldvertragsübereinkommen, Dissertation Universität Hamburg 2002, Frankfurt a. M. 2003
- Tetley, William*, Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea, in: Davies, Martin (Hrsg.), Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law, S. 183-263, The Hague 2005, [zitiert: *Tetley*, in: Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law]
- Tetley, William*, Marine Cargo Claims, Volume 1, 4. Aufl., Cowansville 2008
- Tetley, William*, Marine Cargo Claims, Volume 2, 4. Aufl., Cowansville 2008
- Theis, William H.*, Admiralty Provedings and the Proposed Hague Convention on Jurisdiction and Judgments, Journal of Maritime Law & Commerce 2001, 59-94
- Thienel, Tobias*, International Maritime Law Aspects of Sea Ports, in: Trunk, Alexander/Musin, Valerij, International Commercial Arbitration and International Maritime Law from a German and Russian Perspective, S. 79-115, Münster 2004, [zitiert: *Thienel*, in: International Commercial Arbitration and International Maritime Law]
- Thomas, Heinz/Putzo, Hans*, Kommentar zur Zivilprozessordnung, 30. Aufl., München 2009, [zitiert: *Thomas/Putzo-Bearbeiter*]
- Thüsing, Gregor*, Arbeitsrecht zwischen Markt und Arbeitnehmerschutz, NJW 2004, 2576-2579
- Thüsing, Gregor*, Rechtsfragen grenzüberschreitender Arbeitsverhältnisse, NZA 2003, 1303-1312
- Trenner, Claus*, Internationale Gerichtsstände in grenzüberschreitenden Arbeitsvertragsstreitigkeiten, Dissertation Universität Konstanz 2000, Konstanz 2001
- Trümpler, Kai*, Grenzen und Abgrenzungen des Küstenmeeres, Dissertation Universität Tübingen 2004/2005, Berlin 2007
- Tsimplis, M. N.*, Marine Pollution from Shipping Activities, JIML 2008, 101-152
- Verband Deutscher Reeder*, Seeschifffahrt 2005, Bericht des Präsidiums anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung in Hamburg am 1. Dezember 2005, abrufbar unter: <www.reederverband.de/sites/presse.cfm>

- Verdross, Alfred/Simma, Bruno*, Universelles Völkerrecht, 3. Aufl., Berlin 1984
- Wagner, Rolf*, Neue kollisionsrechtliche Vorschriften für Beförderungsverträge in der Rom I-Verordnung, TranspR 2008, 221-224
- Wannemacher, Katrin*, Die Außenkompetenz der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts, Dissertation Universität Köln 2003, Frankfurt am Main 2003
- Welck, Stephan*, Die Haftung für nukleare Schäden beim Seetransport von Kernmaterial nach der Londoner Konvention vom 17. Dezember 1971, VersR 1972, 313-317
- Werder, Jobst von*, Zur Wirksamkeit von Gerichtsstandsklauseln in Seefrachtbriefen gegenüber dem Empfänger, TranspR 2005, 112-113
- Wernicke, Nina/Hoppe, Vera*, Die neue EuGVVO – Auswirkungen auf die internationale Zuständigkeit bei Internetverträgen, MMR 2002, 643-648
- Wilson, John F.*, Carriage of Goods by Sea, 6. Aufl., Harlow 2008
- Winkler v. Mohrenfels, Peter*, Abschluss des Arbeitsvertrages und anwendbares Recht, in: Oetker, Hartmut/Preis, Ulrich (Hrsg.), Europäisches Arbeits- und Sozialrecht (EAS), Gesamtausgabe, B 3000, Aktualisierung Februar 2007
- Winterling, Anne*, Die Entscheidungszuständigkeit in Arbeitssachen im europäischen Zivilverfahrensrecht, Dissertation Universität Heidelberg 2005, Frankfurt 2006
- Wipping, Florian*, Der europäische Gerichtsstand des Erfüllungsortes – Art. 5 Nr. 1 EuGVVO, Dissertation Universität Münster 2007, Berlin 2008
- Wurmnest, Wolfgang*, Windige Geschäfte? Zur Bestellung von Sicherungsrechten an Offshore-Windkraftanlagen, RabelsZ 72 (2008), 236-263
- Wüstendörfer, Hans*, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl., Tübingen 1950
- Yang, Haijiang*, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in International Waters and the Territorial Sea, Dissertation Universität Hamburg 2004 Berlin 2006, [zitiert: *Yang*, Jurisdiction of the Coastal State]
- Zhu, Ling*, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Dissertation Universität Hamburg 2006, Heidelberg 2007
- Zobel, Petra*, Schiedsgerichtsbarkeit und Gemeinschaftsrecht, Dissertation Universität Greifswald 2005, Tübingen 2005
- Zöllner, Richard (Begr.)*, Kommentar zur Zivilprozessordnung, 24. Aufl., Köln 2004, [zitiert: *Zöllner-Bearbeiter*]
- Zschoche, Detlef*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter – Eine Diskussion ohne Ende? VersR 1994, 389-394

About the International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg

The International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg was established by the Max Planck Society for the Advancement of Science, in co-operation with the Max Planck Institute for Foreign Private Law and Private International Law (Hamburg), the Max Planck Institute for Comparative Foreign Public Law and International Law (Heidelberg), the Max Planck Institute for Meteorology (Hamburg) and the University of Hamburg. The School's research is focused on the legal, economic, and geophysical aspects of the use, protection, and organization of the oceans. Its researchers work in the fields of law, economics, and natural sciences. The School provides extensive research capacities as well as its own teaching curriculum. Currently, the School has 17 Directors who determine the general work of the School, act as supervisors for dissertations, elect applicants for the School's PhD-grants, and are the editors of this book series:

Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow is Director of the Max Planck Institute for Foreign Private Law and Private International Law; *Prof. Dr. Peter Ehlers* is the Director of the German Federal Maritime and Hydrographic Agency; *Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl* is Director emeritus of the Max Planck Institute for Meteorology; *Prof. Dr. Lars Kaleschke* is Junior Professor at the Institute of Oceanography of the University of Hamburg; *Prof. Dr. Hans-Joachim Koch* is Managing Director of the Seminar of Environmental Law at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Doris König* is Professor at the Bucerius Law School; *Prof. Dr. Rainer Lagoni* is Director emeritus of the Institute of Maritime Law and the Law of the Sea at the University of Hamburg; *PD Dr. Gerhard Lammel* is Senior Scientist at the Max Planck Institute for Meteorology; *Prof. Dr. Ulrich Magnus* is Managing Director of the Seminar of Foreign Law and Private International Law at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Peter Mankowski* is Director of the Seminar of Foreign and Private International Law at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Marian Paschke* is Managing Director of the Institute of Maritime Law and the Law of the Sea at the University of Hamburg; *PD Dr. Thomas Pohlmann* is Senior Scientist at the Centre for Marine and Climate Research and Member of the Institute of Oceanography at the University of Hamburg; *Dr. Uwe Schneider* is Assistant Professor at the Research Unit Sustainability and Global Change of the University of Hamburg; *Prof. Dr. Jürgen Sündermann* is Director emeritus of the Centre for Marine and Climate Research at the University of Hamburg; *Prof. Dr. Rüdiger Wolfrum* is Director at the Max Planck Institute for Compara-

tive Foreign Public Law and International Law and a judge at the International Tribunal for the Law of the Sea; *Prof. Dr. Wilfried Zahel* is Professor emeritus at the Centre for Marine and Climate Research of the University of Hamburg.

At present, *Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow* and *Prof. Dr. Ulrich Magnus* serve as speakers of the Research School.