

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR TRANSPORTRECHT E.V.

SCHAARSTEINWEGSBRÜCKE 2, 20459 HAMBURG
Tel: 040 – 37 85 88 11, Fax: 040 – 37 85 88 99, E-Mail: info@transportrecht.org

Hamburg, 7. Juni 2011

Bundesministerium der Justiz
Herrn Dr. Wagner
Mohrenstraße 37
10117 Berlin

Vorschlag zur Neufassung der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen („Brüssel I-Verordnung“)
Ihr Zeichen: 9340/3-5-4 14 24/2011

Sehr geehrter Herr Dr. Wagner,

Die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht dankt Ihnen höflich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die nachfolgenden Ausführungen unterbreite ich im Namen der Gesellschaft sowie zugleich auch im Namen des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht e.V. (DVIS) und der German Maritime Arbitration Association (GMAA). Die beiden Vereinigungen haben sich an den Erörterungen einer Arbeitsgruppe, die die Gesellschaft zum Zweck der Erarbeitung einer Stellungnahme gebildet hat, beteiligt. Das vorliegende Schreiben ist mit ihnen abgestimmt. Alle drei Vereinigungen werden der Einfachheit halber nachfolgend kurz als „Transportrechtsvereinigungen“ bezeichnet.

Zur Sache:

I. Fehlen transportrechtlicher Gerichtsstandsregeln in der EuGVVO

Die EuGVVO und ihr Vorläufer, das EuGVÜ, haben bislang kaum spezifische Regelungen für transportrechtliche Sachverhalte getroffen. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil das nationale und internationale kodifizierte Transportrecht fast durchgehend Sonderregelungen bezüglich der gerichtlichen Zuständigkeit in Transportrechtssachen aufweist. Die Zweckmäßigkeit solcher Sonderregelungen liegt aufgrund der regelmäßig räumlich über die

Zuständigkeitsbereiche unterschiedlicher Gerichte gestreckten, häufig internationalen Leistung des Transportunternehmers und aufgrund der häufigen Beteiligung mehrerer Parteien auf der Hand. Sonderbestimmungen finden sich zum Beispiel in den Regelungen der §§ 440 HGB, Artikel 31 CMR, Art. 1a CMR-Vertragsgesetz, Art. 33 des Montrealer Übereinkommens und Art. 46 CIM. Auch das neue, noch nicht in Kraft getretene UN-Seefrachtrechtsübereinkommen, die Rotterdam Regeln („RR“), weist besondere Bestimmungen für Gerichtsstände auf (Art. 66 ff. RR).

Die EuGVVO dringt zunehmend in diesen Regelungsraum ein, weil sie in ihrem Anwendungsbereich das nationale Zuständigkeitsrecht verdrängt. Dieser Zuständigkeitsbereich soll nach dem von der Kommission vorgelegten Reformentwurf (nachfolgend: EuGVVO-E) nochmals ausgedehnt werden, indem die EuGVVO auch im Verhältnis zu Drittstaaten Anwendung beansprucht (Art. 4 Abs. 2 EuGVVO-E), so dass die nationalen Gerichtsstandsvorschriften für Transportrechtsfälle damit in noch weitergehendem Maße zurückgedrängt werden und weitgehend nur noch auf reine Inlandsfälle Anwendung finden. Das Fehlen transportrechtsspezifischer Vorschriften in der EuGVVO wird damit zunehmend problematisch.

Allein im Anwendungsbereich des internationalen Einheitstransportrechts lässt die EuGVVO den dort vorgesehenen Gerichtsstandsregeln noch den Vortritt (Art. 71 EuGVVO). Aber selbst dort ist im Hinblick auf die Entscheidung des EuGH vom 4. Mai 2010 in der Rechtssache C-533/08 (TNT Express Nederland) beträchtliche Unsicherheit eingetreten. Der EuGH hat in dieser Entscheidung die Auffassung vertreten, dass die Übereinkommen für besondere Rechtsgebiete mit ihren Gerichtsstands- und Vollstreckungsvorschriften nur dann den Vorrang vor der EuGVVO genießen, wenn sie Vorhersehbarkeit, Förderung einer geordneten Rechtspflege, die Vermeidung von Parallelverfahren, den freien Verkehr von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie das gegenseitige Vertrauen in die Justiz im Rahmen der Union unter mindestens ebenso günstigen Bedingungen gewährleisten wie die EuGVVO. Damit steht Art. 71 EuGVVO de facto zur Disposition, zumal der EuGH die Prüfung der bestehenden Einheitsrechtsübereinkommen nicht selbst vornimmt, sondern sie den nationalen Gerichten der Mitgliedsstaaten überlässt.

Es ist daher festzustellen, dass die EuGVVO das Transportrecht bei internationalen Sachverhalten zunehmend der eingeführten und in der Praxis bewährten transportrechtlichen Gerichtsstandsvorschriften beraubt, ohne dass die EuGVVO-E durch entsprechende eigene Regelungen Ersatz leistet. Die Transportrechtsvereinigungen halten es vor diesem Hintergrund für geboten, die anstehende Reform dazu zu nutzen, eine **Spezialvorschrift für Transportverträge** in die Verordnung aufzunehmen. Diese Vorschrift sollte entweder auf die transportrechtlichen Gerichtsstände des vereinheitlichten und autonom nationalen Rechts verweisen – damit wäre zugleich die Gefahr gebannt, dass diejenigen Mitgliedsstaaten, die Vertragsstaaten eines Einheitsrechtsübereinkommens sind, sich infolge der restriktiven Auslegung des Art. 71 EuGVVO durch den EuGH Völkerrechtsverstößen schuldig machen müssen, indem sie die EuGVVO statt des verbindlichen Einheitsrechts anwenden. Oder die

EuGVVO sollte selbst eine Regelung schaffen und sich dabei an dem überkommenen Normenbestand orientieren, also neben dem allgemeinen Gerichtsstand des Frachtführers bzw. seiner Niederlassung Gerichtsstände am Abgangs- und Empfangsort vorsehen, die zumindest im Bereich des Straßen-, Luft- und Eisenbahntransports zwingend ausgestaltet sein sollten. Im Seefrachtrecht besteht bisher Vertragsfreiheit, jedoch könnten die Rotterdam Regeln, die unter bestimmten Voraussetzungen zwingende Gerichtsstände vorsehen, Anlass zu einer Überprüfung des überkommenen Rechts in diesem Bereich geben.

II. Zu Art. 4 Abs. 2

Die Transportrechtsvereinigungen begrüßen das Bestreben des Entwurfs, im Zuge der Erstreckung des Anwendungsbereichs auf Personen mit Sitz in Drittstaaten Regelungen zu schaffen, die solche Personen innerhalb der Europäischen Union gerichtspflichtig machen, sofern sie sich dort wirtschaftlich betätigen oder sonstige hinreichende Bezüge zu einem Mitgliedsstaat bestehen.

Gerade im Bereich des internationalen Transports entziehen sich Marktteilnehmer durch die Wahl außereuropäischer, häufig schwer zugänglicher Gerichtsstände effektiv der Rechtsverfolgung. Die Verfahrensdauer, mangelnde Vorhersehbarkeit des Prozessergebnisses und nicht zuletzt auch das Kostenerstattungsrecht an solchen Gerichtsständen hält viele Unternehmen von vornherein davon ab, ihre Ansprüche geltend zu machen. Dies schädigt nicht nur die betroffenen Unternehmen und ihre Versicherer, sondern stellt auch einen **Wettbewerbsnachteil** für die innerhalb der Europäischen Union ansässigen und nach dem Recht eines Mitgliedsstaates operierenden Anbieter von Transportdienstleistungen dar. Auch unter diesem Gesichtspunkt mag erwogen werden, zumindest in bestimmten Bereichen zwingende Gerichtsstände am Abgangs- und Empfangsort von Transporten vorzusehen.

III. Zu Art. 23, 32 Abs. 2 (Gerichtsstandsvereinbarung)

1. Ausschließlichkeit von Gerichtsstandsvereinbarungen

Da die EuGVVO Gerichtsstandsvereinbarungen grundsätzlich anerkennt und im Zweifel als ausschließlich ansieht, besteht die Gefahr von Konflikten mit den derogationsfesten Gerichtsständen der CMR, des Montrealer Übereinkommens und der CIM. Die Transportrechtsvereinigungen halten es deshalb auch unter diesem Gesichtspunkt für erforderlich, dass die EuGVVO den Vorrang der für alle oder einzelne Mitgliedsstaaten verbindlichen Einheitsrechtsübereinkommen außer Zweifel stellt.

2. Unzuständigkeit anderer Gerichte bei Vorliegen einer Gerichtsstandsvereinbarung

Nachhaltige Bedenken haben die Transportrechtsvereinigungen gegenüber der Regelung des Art. 32 Abs. 2 EuGVVO-E. Die Regelung sieht – abweichend von der Überschrift des Abschnitts 10 – nicht nur eine Vorrangbestimmung für doppelt rechtshängige Verfahren vor,

sondern vielmehr die **Unzuständigkeit** der Gerichte an allen anderen Gerichtsständen. Voraussetzung für diesen Wegfall aller anderen Gerichtsstände ist nicht etwa die Anhängigkeit eines Verfahrens mit gleichem Gegenstand an einem gewählten Gerichtsstand, sondern nur das Vorliegen einer Gerichtsstands**vereinbarung** nach Art. 23. Es ist unklar, welche tatsächlichen Anforderungen an das Vorliegen einer solchen Gerichtsstandsvereinbarung zu stellen sind, jedoch ist offensichtlich, dass die Frage, ob eine die Zuständigkeit aller anderen Gerichte beseitigende Gerichtsstandsvereinbarung vorliegt, nur von dem – vermeintlich – gewählten Gericht geprüft werden darf. Das ergibt sich daraus, dass die Unzuständigkeit aller anderen Gerichte so lange wahren soll, bis sich das gewählte Gericht für unzuständig erklärt hat. Es ist zu befürchten, dass diese Regelung folgende, für die Praxis unerträgliche Konsequenzen hätte:

In jedem Rechtsstreit innerhalb der Europäischen Union, der nicht den Abschnitten 2 bis 5 des Kapitels II zuzuordnen ist, braucht der jeweilige Beklagte lediglich zu behaupten, es sei eine ausschließliche Gerichtsstandswahl zugunsten der Gerichte eines anderen Mitgliedsstaates getroffen worden. Inwieweit er diese Behauptung zu substantiieren hat, sei hier dahingestellt, denn zweifelsfrei reicht jedenfalls die schlüssige und konkrete Behauptung einer ausschließlichen Gerichtsstandswahl, z.B. durch die Vorlage eigener AGB mit entsprechenden Regelungen und die schlüssige Darlegung, dass diese AGB in das Vertragsverhältnis einbezogen seien. Es muss nicht einmal eine schriftliche Wahl behauptet werden, weil in formeller Hinsicht auch die Gepflogenheitsform, die Form des Handelsbrauchs oder eine angebliche elektronische Übermittlung in Textform ausreicht. Geht der Beklagte so vor, hat das angerufene Gericht nicht nur das Verfahren auszusetzen und die Entscheidung des angeblich gewählten Gerichts abzuwarten, sondern es hat die Klage wegen eigener vorläufiger Unzuständigkeit durch **Prozessurteil als unzulässig abzuweisen**. Das gilt auch dann, wenn die angebliche Gerichtsstandswahl erst in einem späten Verfahrensstadium eingewandt wird, denn auch die Zuständigkeit nach Art. 24 EuGVVO-E soll offenbar nach Art. 32 Abs. 2 EuGVVO entfallen. Nach dem Wortlaut der Entwurfsfassung gilt dies sogar dann, wenn das angerufene Gericht seine eigene Zuständigkeit ebenfalls aus einer Gerichtsstandsvereinbarung ableitet. Denn dass in einem solchen Fall Art. 29 EuGVVO gilt, lässt sich angesichts der dort vorgesehenen Einfügung „unbeschadet des Artikels 32 Absatz 2“ nicht annehmen.

Damit kann jedes Verfahren durch einen rücksichtslos agierenden Beklagten nicht nur behindert und verzögert, sondern verhindert werden. Die Rechtsverfolgung bleibt blockiert, bis das angeblich vereinbarte Gericht seine eigene Unzuständigkeit festgestellt hat. In welcher Weise diese Feststellung herbeigeführt wird, lässt der Entwurf unbeantwortet. Denkbar wäre es, dem Beklagten eine Pflicht aufzuerlegen, an dem angeblich vereinbarten Gerichtsstand seinerseits ein Verfahren einzuleiten. Ebenso denkbar wäre es, dass der Kläger ein Verfahren zur Feststellung der Unzuständigkeit des angeblich vereinbarten Gerichts einzuleiten hat. Da der Entwurf diese Fragestellung nicht behandelt, wird der Beklagte im Regelfall untätig bleiben, so dass dem Kläger nichts anderes übrig bleibt, als an dem angeblich gewählten Gerichtsstand auf Feststellung der Unzuständigkeit klagen. Hat der Beklagte eine

Gerichtsstandswahl zugunsten eines derjenigen Mitgliedsstaaten behauptet, in denen erfahrungsgemäß Jahre vergehen, bevor mit einer Entscheidung zu rechnen ist, so bleibt die Rechtsverfolgung auf einen entsprechenden Zeitraum blockiert. Werden an dem angeblich gewählten Gericht Rechtsmittel eingelegt, kann diese Blockade sich über Jahrzehnte hinstrecken. Bei alledem bleibt vollkommen unklar, wie der Anspruch unterdessen vor der Verjährung geschützt und wie der Kläger absichern kann, dass der Beklagte noch existiert und zahlungsfähig ist, wenn letztlich über den Anspruch entschieden wird.

Die Transportrechtsvereinigungen lehnen eine Sonderstellung des gewählten Gerichtsstands nicht grundsätzlich ab. Der gewählte Gerichtsstand sollte aber nur dann das Verfahren am angegangenen Gericht blockieren, wenn die behauptete ausschließliche Gerichtsstandswahl plausibel ist, das Verfahren innerhalb einer kurzen Frist nach der Erhebung der Einrede von einer der Parteien an dem angeblich gewählten Gericht anhängig gemacht wird und dieses Gericht sich innerhalb der Frist des Art. 29 Abs. 2 EuGVVO-E für zuständig erklärt hat. Unterdessen sollte das zuerst angegangene Gericht nicht unzuständig sein, sondern das Verfahren nur aussetzen müssen. Im Übrigen sollte klargestellt werden, dass Art. 24 (rügeleose Einlassung) auch hier den Vorrang vor den Art. 29, 32 Abs. 2 EuGVVO-E hat.

3. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen

Ein Sonderproblem ergibt sich in Bezug auf Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen. Während die Wirksamkeit solcher Klauseln im Verhältnis zum Vertragspartner des ausstellenden Verfrachters, also im Verhältnis zum Befrachter, unzweifelhaft ist, kann die Durchsetzbarkeit von Gerichtsstandsklauseln im Verhältnis zu Dritten, die Rechte aus dem Konnossement ableiten, also insbesondere zum Empfänger bzw. legitimierten Konnossementsinhaber sowie zum Ablader, nicht als gesichert gelten. Nach der Rechtsprechung des EuGH sind Gerichtsstandsklauseln Dritten gegenüber nur dann wirksam, wenn sie Rechtsnachfolger des erstverpflichteten Vertragspartners sind oder sich mit der Geltung der Klausel einverstanden erklärt haben. Ob der Empfänger als begünstigter Dritter Rechtsnachfolger des Befrachters ist, kann nach vielen Rechtsordnungen bezweifelt werden, und das Gleiche gilt für die Frage, ob er sich durch die bloße Ausübung von Rechten aus dem Konnossement stillschweigend der Gerichtsstandsklausel unterwirft¹. Daher erscheint eine Klarstellung angebracht, dass Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen wirksam und für jeden verbindlich sind, der Rechte daraus geltend macht.

Eine gleichartige Feststellung könnte sich im Übrigen auch für andere begebare Wertpapiere sowie generell auch für die Rechtsstellung des Dritten aufgrund eines Vertrages zugunsten Dritter empfehlen.²

¹ So BGH Urt. v. 15. Februar 1997 – I ZR 40/04. Bislang nicht entschieden vom EuGH.

4. Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten von Gerichten in Drittstaaten

Obgleich die EuGVVO-E Anwendung auch auf Personen mit Sitz in Drittstaaten beansprucht, lässt der Entwurf Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten der Gerichte von Drittstaaten vollständig unregelt. Dies wirft einige Zweifelsfragen auf:

Zweifelhaft ist insbesondere, ob und unter welchen Voraussetzungen die Gerichte der Mitgliedsstaaten die derogierende Wirkung von ausschließlichen Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten von Drittstaaten zu beachten haben, wenn sie nach der EuGVVO zuständig oder sogar ausschließlich zuständig wären.³ Solange die EuGVVO diese Frage nicht regelt, wäre wohl weiterhin⁴ davon auszugehen, dass solche Gerichtsstandsvereinbarungen sich nach nationalem Recht der Mitgliedsstaaten richten, obwohl sie in die Zuständigkeitsordnung der EuGVVO eingreifen. Die nationalen Gerichtsstandsvorschriften werden - wie die deutschen - in der Regel vorsehen, dass Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten der Gerichte von Drittstaaten - auch als ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarungen - zulässig sind und dass ihre Wirksamkeit sich nach dem Recht des hypothetisch gewählten Gerichts bemisst. Daher erschiene es sinnvoll, diese Regel in der EuGVVO einheitlich vorzuschreiben. Alternativ könnte auch in Betracht kommen, die derogierende Wirkung von Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten von Drittstaaten einheitlich nach Art. 23 EuGVVO-E zu prüfen; in diesem Fall bliebe aber außer Betracht, ob die Gerichtsstandsvereinbarung vom gewählten Gericht als wirksam behandelt wird.

Möglicherweise wird der vorstehende Fragenkreis deshalb nicht in der EuGVVO aufgegriffen, weil mit dem Haager Gerichtsstandsübereinkommen von 2005 eine anderweitige Regelung in Aussicht steht. Gleichwohl sollte eine Auffangregelung in der EuGVVO vorgenommen werden.

IV. Zu Art. 25 (Gerichtsstand des Vermögens)

Die Einführung des – bislang als „exorbitant“ angesehenen – Gerichtsstandes des Vermögens trifft im Grundsatz nicht auf Bedenken. Allerdings sollten bei der Ausgestaltung folgende Aspekte berücksichtigt werden:

² Vgl. Geimer/Schütze, Europäisches Zivilverfahrensrecht, 3. Auflage 2010, RdNr. 205 a.E.

³ Die Frage stellt sich besonders mit Blick auf die subsidiären Zuständigkeiten nach Art. 25 EuGVVO-E, siehe dazu unten Ziff. IV. 3.

⁴ Vgl. EuGH Urt. v. 9. November 2000, Rs. 387/98, RdNr 19, 21, Tenor 2.

1. „Angemessenheit“ des Vermögens

Das Bemühen, den Gerichtsstand des Vermögens sachgerecht einzugrenzen und Missbrauchsversuchen vorzubeugen, ist zu begrüßen. Jedoch bietet der Entwurf dazu bislang keine hinreichend praktikable Leitschnur.

Wann ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Wert der Forderung und dem Wert des in einem Mitgliedsstaat gelegenen Vermögens besteht, lässt sich abstrakt nicht beantworten. Zwar könnte es der Rechtsprechung überlassen werden, eine bestimmte Wertrelation festzulegen, jedoch hat der Gesetzgeber zumindest die Kriterien festzulegen, anhand derer die Angemessenheitsprüfung vorgenommen werden soll. Dazu lässt der Entwurf jeden Anhaltspunkt vermissen. Denkbar wäre zum Beispiel, ein krasses Missverhältnis nur bei praktisch wertlosen Sachen anzunehmen. Ebenso käme aber auch in Betracht, unter dem Gesichtspunkt der kaufmännischen Sinnhaftigkeit des Vorgehens Angemessenheit nur dann anzunehmen, wenn der Wert des inländischen Vermögens die voraussichtlich entstehenden Kosten der Rechtsverfolgung überschreitet. Zusätzliche Schwierigkeiten ergeben sich aus der Notwendigkeit der Bewertung des Vermögens und der durchzusetzenden Forderung, was zum Beispiel bei volatilen Wertpapieren, Liebhabergegenständen oder Insolvenzforderungen problematisch ist.

Umgekehrt taugt das Abstellen auf die Wertverhältnisse nicht dazu, andere auszuscheidende Fälle vom Anwendungsbereich des Gerichtsstands des Vermögens anzunehmen, beispielsweise den Fall des arglistig erzeugten inländischen Vermögens (zum Beispiel durch die Erhebung einer unzulässigen Klage mit der Folge der Entstehung eines Kostenerstattungsanspruchs).

Vorzugswürdig erscheint es daher, den Gerichtsstand des Vermögens unter den Vorbehalt einer generellen Missbrauchsklausel zu stellen, die sodann von der Rechtsprechung ausgefüllt werden könnte.

2. Hinreichender Inlandsbezug

Die Transportrechtsvereinigungen halten es nicht für gerechtfertigt, einen hinreichenden Inlandsbezug nur dann anzunehmen, wenn dieser Bezug zu demjenigen Mitgliedsstaat besteht, in dem das Vermögen belegen ist. Entfaltet der Beklagte zum Beispiel kaufmännische Aktivitäten nur in einem bestimmten Mitgliedsstaat, unterhält er aber Vermögen in einem anderen Mitgliedsstaat, zum Beispiel in Form eines Vertriebslagers, so kann ein solches Auseinanderfallen zwischen Vermögensbelegenheit und Inlandsbezug keine Differenzierung zu solchen Fällen rechtfertigen, in denen beide Anknüpfungsmomente im selben Mitgliedsstaat gegeben sind. Allein maßgeblich sollte sein, ob Vermögen sowie hinreichender Inlandsbezug innerhalb des einheitlichen europäischen Wirtschaftsraums gegeben sind.

3. Keine Aushebelung von Gerichtsstandsvereinbarungen zugunsten von Drittstaaten

Schließlich stellt sich die Frage, ob der Gerichtsstand des Vermögens und die Not-Zuständigkeit sich gegenüber der Wahl des Gerichts eines Drittstaats durchsetzen sollen, ob also die subsidiären Gerichtsstände auch dann eröffnet sein sollen, wenn eine wirksame Gerichtsstandsvereinbarung zugunsten eines Drittstaates vorliegt. Die Regelung könnte zurzeit so verstanden werden, dass sie auch dann Anwendung findet, wenn nur deshalb keine Gerichte innerhalb der Europäischen Union zuständig sind, weil die Parteien die ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte eines Drittstaates vereinbart haben. Es sollte daher klargestellt werden, dass die subsidiäre Zuständigkeit des Art. 25 nicht eingreift, wenn sich das Fehlen der Zuständigkeit eines mitgliedstaatlichen Gerichts aus einer wirksamen Derogation ergibt.

V. Schiedsgericht

Die Neuregelung des Artikels 29 Absatz 4 EuGVVO-E ist im Grundsatz zu begrüßen.

Im Einzelnen bestehen jedoch folgende Bedenken:

1. Versicherungssachen

Nach dem letzten Satz der Bestimmung findet die Regelung keine Anwendung auf Versicherungssachen im Sinne von Abschnitt 3 des Kapitels II. Diese Beschränkung mag in weitem Umfang gerechtfertigt sein, erscheint aber in Bezug auf die in Artikel 14 definierten Risiken nicht erforderlich. Für diese Risiken sollte es bei der Anwendung des Artikels 29 Absatz 4 EuGVVO-E verbleiben.

2. Schiedsort in Drittstaat

Die Bestimmung enthält nach ihrer jetzigen Formulierung keine Regelung über Schiedsvereinbarungen, bei denen der Schiedsort außerhalb der Europäischen Union gelegen ist. In diesen Fällen verbleibt es daher bei der allgemeinen Regelung des Artikels 1 Absatz 2 d EuGVVO-E, nach dem die Verordnung auf die Schiedsgerichtsbarkeit nicht anzuwenden ist. Die Anwendung der Regelungen des Art. 29 Abs. 4 EuGVVO-E erscheint aber auch bei Schiedsorten im Drittlandsgebiet sinnvoll.

Regelungsbedürftig ist ferner, was gilt, wenn die Parteien keinen Schiedsort vereinbart haben.

3. Staatsgerichtliche Unterstützungsmaßnahmen

Nach geltendem Recht ist zweifelhaft, ob und in wieweit die EuGVVO auf staatsgerichtliche Verfahren Anwendung findet, deren Gegenstand Schiedsverfahren oder mit dem

Schiedsverfahren zusammenhängende Fragen bilden. Der EuGH hat englische „Anti-Suit-Injunctions“ zur Durchsetzung einer Schiedsabrede zugunsten eines Schiedsgerichts mit Sitz in Italien als Verletzung der EuGVVO angesehen, weil insoweit die italienischen Gerichte zuständig seien. Insofern wäre es sinnvoll, klarzustellen, dass das staatliche Gericht am Sitz des Schiedsgerichts für Entscheidungen zuständig ist, die das Schiedsverfahren betreffen. Dies sollte auch für staatsgerichtliche Hilfs- und Unterstützungsmaßnahmen gelten.

VI. Streitverkündung

Die Streitverkündung hat im Bereich des Transportrechts ganz beträchtliche praktische Relevanz. Dies beruht zum einen darauf, dass an einem Transportvertrag und dessen Abwicklung fast immer mehr Personen als die vertragsschließenden Parteien beteiligt sind, nämlich in aller Regel ein dritter Empfänger, ferner Ladungs- und Haftpflichtversicherer. Zum anderen werden Frachtaufträge häufig untervergeben, sodass sich im Schadenfall Ketten von Regress-Rechtsverhältnissen bilden. Aufgrund dieses Sachverhalts hat das Transportrecht ein ganz besonderes Interesse daran, dass die Interventionswirkung der Streitverkündung auch zukünftig uneingeschränkt sichergestellt wird.

Artikel 76 EuGVVO-E stellt dies leider nicht hinreichend sicher. Nach Artikel 76 Absatz 1 Satz 2 kann „eine Person [...] in diesen Mitgliedsstaaten⁵ *unbeschadet der Artikel 22 und 23* nach den in Anhang VIII genannten Vorschriften über die Streitverkündung verklagt werden.“ Diese Entwurfsbestimmung ist unter zwei Gesichtspunkten zu beanstanden:

Zunächst trifft der Begriff „verklagt werden“ nicht zu. Seine Verwendung lässt befürchten, dass die genaue Bedeutung und Funktion des Rechtsinstituts der Streitverkündung bei der Fertigung des Entwurfs nicht hinreichend deutlich war. Die Streitverkündung kann nicht mit einer Klage verglichen werden, da sie kein Prozessrechtsverhältnis begründet. Sie stellt lediglich eine Mitteilung an den Dritten dar, dass in dem anhängigen Verfahren über Umstände verhandelt wird, die für das Rechtsverhältnis zu ihm von Bedeutung sind und dass er Gelegenheit hat, sich an dem Verfahren zu beteiligen und seine Position zu Gehör zu bringen. Die daran geknüpfte Interventionswirkung dient – ebenso wie zum Beispiel Artikel 30 Absatz 3 EuGVVO-E – dem Ziel, widersprechende Entscheidungen zu vermeiden, und zwar ohne dass der Dritte in dem Gerichtsstand des anhängigen Prozesses gerichtspflichtig gemacht wird. Der in der Ursprungsfassung des Artikel 65 EuGVVO verwendete Begriff „vor Gericht geladen“ war schon falsch; der Begriff „verklagt werden“ ist noch falscher. Es ist schwer nachvollziehbar, weshalb nicht schlicht formuliert wird, dass in diesen Mitgliedsstaaten einer Person der Streit verkündet werden kann.

Ferner ist die Verwendung der Formulierung „unbeschadet der Artikel 22 und 23“ zu beanstanden. Der Begriff „unbeschadet“ stellt die Regelungen der Artikel 76 Absatz 1 einerseits und Artikel 22 und 23 EuGVVO-E andererseits nebeneinander, ohne zu klären,

⁵ Den in Anhang VIII aufgeführten Staaten, deren Recht die Streitverkündung vorsieht

welche Regelung im Einzelfall den Vorrang haben soll. Sofern „unbeschadet“ mit „ungeachtet“ gleichgesetzt werden soll, hätten die Transportrechtsvereinigungen dagegen keine Einwände. Sollte aber der Hinweis auf die Artikel 22 und 23 dahin zu verstehen sein, dass eine Streitverkündung ausgeschlossen sein soll, sofern für den Folgeprozess eine Gerichtsstandsvereinbarung (ausschließlich?) oder ein Gerichtsstand nach Artikel 22 EuGVVO-E gegeben ist, so würde dies die praktische Verwendbarkeit des Instituts der Streitverkündung in den betroffenen Staaten massiv beeinträchtigen, zumal die Gerichte in diesem Fall die Streitverkündung wahrscheinlich auch dann versagen würden, wenn für den Folgeprozess eine ausschließliche Zuständigkeit aus sonstigen Gründen besteht, zum Beispiel aufgrund der Anwendung eines der internationalen Einheitsrechtsübereinkommen. Eine solche Regelung hätte spürbare **Wettbewerbsnachteile** zulasten der Transportwirtschaft in den betroffenen Ländern zur Folge, weil anstelle der – praktisch kostenlosen – Streitverkündung in allen Regress-Rechtsverhältnissen separate Regress-Prozesse erforderlich wären. Die Kosten der Abwicklung eines Schadenfalles könnten sich dadurch im Einzelfall ohne weiteres auf ein Vielfaches multiplizieren.

Sachlich richtig ist der letzte Satz in Artikel 76 Absatz 1. Die Zulässigkeit der Streitverkündung kann nur von einem Gericht festgestellt werden, dessen Prozessrecht die Streitverkündung vorsieht.

VII. Verhältnis zu internationalen Übereinkommen

Artikel 82 EuGVVO-E ist praktisch unverändert aus Art. 71 EuGVVO übernommen worden.

Die Regelung ist, wie schon eingangs erwähnt, für das Transportrecht von beträchtlicher praktischer Bedeutung, weil zahlreiche internationale Einheitsrechtsübereinkommen vorliegen, die besondere Regelungen über die gerichtliche Zuständigkeit enthalten. Neben der CMR sind zu erwähnen z.B. die CIM, das Montrealer Übereinkommen, das Warschauer Abkommen, das Bunkerölübereinkommen, das Athener Übereinkommen über die Beförderungen von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, das Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen, das Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regelungen über den Arrest in Seeschiff sowie die revidierte Mannheimer Rheinschiffahrtsakte und das Mosel-Schiffahrtsübereinkommen.

Änderungsbedarf hat sich aus der Sicht der Transportrechtsvereinigungen hier deshalb ergeben, weil der durch Art. 71 EuGVVO angeordnete Vorrang der transportrechtlichen Einheitsrechtsübereinkommen vor der EuGVVO infolge der oben schon erwähnten Entscheidung des EuGH vom 4. Mai 2010 in der Rechtssache C-5433/08 in hohem Maße zweifelhaft geworden ist. Danach gilt der Vorrang der Gerichtsstands-, Anerkennungs- und Vollstreckungsvorschriften in Einheitsrechtsübereinkommen für besondere Rechtsgebiete vor der EuGVVO *nur dann*, wenn sie

„in hohem Maße vorhersehbar sind, eine geordnete Rechtspflege fördern und es erlauben, die Gefahr von Parallelverfahren soweit wie möglich zu vermeiden, und sofern sie den freien Verkehr der Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie das gegenseitige Vertrauen in die Justiz im Rahmen der Union unter mindestens ebenso günstigen Bedingungen gewährleisten, wie sie in der EuGVVO vorgesehen sind“.

Sind diese Kriterien, unter die schon wegen der inhaltlich rechtspolitischen Formulierung nur schwer subsumiert werden kann, im Einzelfall nicht gegeben sind, darf also das betreffende Einheitsrechtsübereinkommen insoweit nicht mehr mit Vorrang vor der EuGVVO angewendet werden. Die praktische Folge ist, dass die Mitgliedsstaaten gezwungen sind, die Einheitsrechtsübereinkommen zumindest im Verhältnis zu Drittstaaten zu brechen. Kein Mitgliedsstaat darf aber europarechtlich verpflichtet werden, völkerrechtliche Pflichten im Verhältnis zu Drittstaaten zu verletzen.

Es kommt hinzu, dass der EuGH die Frage, ob die Vorranganforderungen im Einzelfall gegeben sind – im Streitfall in Bezug auf die CMR – nicht selbst entscheidet, weil er zur Auslegung der transportrechtlichen Einheitsrechtsübereinkommen nicht zuständig ist. Infolgedessen obliegt die Beurteilung, ob die Zuständigkeits-, Anerkennungs- und Vollstreckungsvorschriften den Kriterien genügen, nunmehr im Einzelfall den jeweils mit transportrechtlichen Sachverhalten befassten Gerichten der Mitgliedsstaaten. Damit wird dem Ziel der Vorhersehbarkeit der Zuständigkeitsentscheidung des angegangenen Gerichts nicht gedient.

Bei Gelegenheit einer Änderung des Art. 71 könnte die Bestimmung auch sprachlich neu gefasst werden. Dabei könnte die unbefriedigende Formulierung materieller Bestimmungen als „Auslegungs- und Anwendungshinweise“ beseitigt werden. Außerdem könnte die missverständliche Verweisung auf Artikel 26 EuGVVO (beziehungsweise Artikel 28 EuGVVO-E) klargestellt werden, die Anlass zu der Entscheidung des EuGH vom 28. Oktober 2004 – Rechtssache C-148/03 – gegeben hatte.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Kay Uwe Bahnsen
Rechtsanwalt