

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

Philipp Egler

Seeprivatrecht

HAMBURG STUDIES ON MARITIME AFFAIRS 21

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 dürften.

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 Individualesearbeitsrechtliche 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 Hafенlotsen	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 Seeversicherungsachen	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 Dritto Internazionale Privado 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 Seerechts 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 Seerecht, 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/I. 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 Handelssachen 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 – *Tatry/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.