

Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht

58

Herausgegeben vom

Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Privatrecht

Direktoren:

Professor Dr. Ulrich Drobnig, Professor Dr. Dr. Klaus J. Hopt
und Professor Dr. Hein Kötz

Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht

von

Peter Mankowski



J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen

Gedruckt mit Unterstützung des Förderungs- und Beihilfefonds Wissenschaft der VG Wort.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Mankowski, Peter:

Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen

Privatrecht / von Peter Mankowski. – Tübingen : Mohr, 1995

(Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht ; 58)

ISBN 3-16-146469-9 / eISBN 978-3-16-1603129- unveränderte eBook-Ausgabe 2022

NE: GT

© 1995 J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde-Druck in Tübingen aus der Bembo gesetzt, auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier der Papierfabrik Weissenstein in Pforzheim gedruckt und von der Großbuchbinderei Heinr. Koch in Tübingen gebunden.

ISSN 0340-6709

Meinen Eltern

Vorwort

Das Internationale Seeprivatrecht ist ein Gebiet, für das sich sowohl die Spezialisten des Internationalen Privatrechts als auch jene des Seerechts nicht recht haben begeistern können und das sie daher meiden, wo es möglich ist. Andererseits gibt es viele Berührungspunkte zwischen Internationalem Privatrecht und Seerecht. Der Versuch, die beiden Rechtsgebiete miteinander zu kombinieren, liegt deshalb nah. Er ist auf dem wichtigsten Teilgebiet, jenem der seerechtlichen Vertragsverhältnisse, in dieser Arbeit unternommen worden. Dabei erweist sich das Internationale Privatrecht der seerechtlichen Vertragsverhältnisse auch als Querschnittsmaterie innerhalb des Internationalen Schuldvertragsrechts. Fast jede Norm oder jede Technik des Internationalen Schuldvertragsrechts muß sich hier auf einem Spezialgebiet in der Anwendung bewähren. Die Arbeit ist von einem internationalprivatrechtlichen Standpunkt aus geschrieben worden. Dadurch mag sie dem pragmatischen Seerechtspraktiker manchmal sehr dogmatisch und theoretisch erscheinen. Aber nur so war es möglich, die verschiedenen Erscheinungen des Seerechtsverkehrs angemessen einzuordnen und systematisch in die Strukturen des Internationalen Privatrechts einzubetten.

Diese Arbeit kann und will ihre geographische Herkunft nicht verleugnen. Sie ist in Hamburg konzipiert und geschrieben worden. Hamburg bietet demjenigen unvergleichliche Arbeitsmöglichkeiten, der sich in Deutschland mit dem Seerecht beschäftigen will. Diese Arbeitsmöglichkeiten haben sich seit 1984 mit der Gründung des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg noch verbessert. Hamburg ist aber nicht nur das Zentrum des bundesdeutschen Seerechts, sondern auch – dank des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht – eines der großen Zentren des Internationalen Privatrechts in Europa. Insofern war es wohl nur in Hamburg möglich, diese Arbeit zu schreiben.

Die Arbeit ist die unwesentlich überarbeitete Fassung meiner Dissertation, die vom Fachbereich Rechtswissenschaft I der Universität Hamburg im März 1994 (Wintersemester 1993/94) angenommen worden ist. Sie ist fortlaufend aktualisiert worden und befindet sich auf dem Stand vom 1. Mai 1995. Die Dissertation betreute mein verehrter Lehrer Prof.Dr. *Rolf Herber*. Ich danke ihm für die Freiheit, die er mir in der Bearbeitung des Themas gelassen hat, und für die Schnelligkeit, mit der er sich der Aufgabe, das Erstgutachten zu erstellen, unterzogen hat. Er hat mir außerdem in großzügiger Weise die Möglichkeit eröffnet, „Seitenstücke“ dieser Arbeit in der von ihm herausgegebenen Zeitschrift „Transportrecht“ zu veröffentlichen (siehe *TranspR* 1990, 213; *TranspR* 1991, 253; *TranspR* 1992, 301). Ganz wesentlichen Anteil an der Entstehung dieser Arbeit hat Prof.Dr. *Ulrich Drob-*

nig. Er hat mein Interesse für das Internationale Privatrecht geweckt. Seine konsequente interessenanalytische Methode liegt dieser Arbeit in weitem Umfang zugrunde. Er hat nicht nur die Mühe der Zweitbegutachtung im Rahmen des Promotionsverfahrens auf sich genommen, sondern auch die Aufnahme der Arbeit in diese Reihe ermöglicht. Dafür möchte ich mich bei ihm besonders herzlich bedanken. Für die Aufnahme in diese Reihe danke ich außerdem den anderen Direktoren des Max-Planck-Instituts.

Eine sehr wichtige Rolle hat daneben Prof.Dr. *Christian von Bar* (Osnabrück) gespielt. Er hat mir nicht nur die Motivation gegeben, das Projekt bis zum Frühjahr 1993 zu vollenden, sondern auch manche unschätzbar wertvolle Hilfestellung. Dafür schulde ich ihm ganz herzlichen Dank.

Den Zugang zu den wichtigsten Formularen und zeitweise hervorragende Arbeitsmöglichkeiten verdanke ich Dr. *Johannes Trappe* und der Shipping Division von Barlow, Lyde & Gilbert, London. Den Zugriff auf weiteres Material hat mir freundlicherweise Herr *Detlef Meenke* vom Verband Deutscher Reeder ermöglicht. Mein ganz persönlicher Dank gilt Dr. habil. *Dieter Martiny* und *Jürgen Thieme*, beide seinerzeit im Hamburger Max-Planck-Institut. Ihre verständnisvolle Gesprächsbereitschaft und umfassende Kenntnis haben diese Arbeit von Anbeginn an begleitet. Beide haben mit mahndem Nachdruck die Fortsetzung des Projekts gerade dann angeregt, wenn es ob seines weit gesteckten Rahmens ins Stocken zu geraten drohte. Ohne sie gäbe es die vorliegende Arbeit zumindest nicht in ihrer jetzigen Gestalt. Insbesondere *Jürgen Thieme* hat im Hintergrund gewirkt und angespornt.

Sehr verbunden bin ich dem Förderungs- und Beihilfefonds Wissenschaft der VG Wort für die Gewährung eines außerordentlich großzügigen Druckkostenzuschusses.

Ich widme diese Arbeit den beiden wichtigsten Menschen in meinem Leben: meinen Eltern. Abgesehen von allem anderen hätte diese Arbeit ohne ihre menschliche Unterstützung nie entstehen können.

Osnabrück / Hamburg, 15. 6. 1995

Peter Mankowski

Inhaltsübersicht

Vorwort	VII
Inhaltsübersicht	IX
Inhaltsverzeichnis	XV
Abkürzungsverzeichnis	XLIX
§ 1 Einleitung	1
I. Generelles Verhältnis von Kollisionsrechts- und Seerechtswissenschaft	1
II. Spezifische Interessenkonflikte im IPR der seerechtlichen Verträge	3
III. Gang der Darstellung	5
Teil I: IPR der Güterbeförderungs- und Charterverträge	
§ 2 Gesetzliches Anknüpfungssystem	8
I. Gesetzliches Anknüpfungssystem im Überblick	8
II. Anknüpfungssystem des Art. 28 IV 1 EGBGB	9
III. Sachliche Abgrenzung zwischen Art. 28 IV EGBGB und Art. 28 II EGBGB	18
IV. Anknüpfung über Art. 28 I EGBGB bei Fehlen einer der Voraussetzungen des Art. 28 IV EGBGB	21
V. Seegüterbeförderungen als Teilstrecken einer kombinierten Beförderung	23
VI. Anknüpfung der Form (Art. 11 EGBGB)	24
§ 3 Rechtswahl bei Güterbeförderungsverträgen	27
I. Ausdrückliche Rechtswahl (Art. 27 I 1 EGBGB)	27
II. Konkludente Rechtswahl (Art. 27 I 2 EGBGB)	33
III. Bezugnahme auf das Konnossement im Frachtvertrag	42
IV. Zusammenfassung	46
§ 4 Objektive Anknüpfung nach Art. 28 IV 1 EGBGB	47
I. Einleitung	47
II. Hauptniederlassung des Verfrachters (Beförderers)	47
III. Ausgangshafen (Verladeort)	56

IV. Bestimmungshafen (Entladeort)	57
V. Begriff des „Absenders“	63
VI. Ausnahmeklausel des Art. 28 V EGBGB	65
VII. Zusammenfassung	67
§ 5 Objektive Anknüpfung nach Art. 28 I EGBGB	68
I. Verfrachterniederlassung und Konzept der charakteristischen Leistung im Rahmen des Art. 28 I EGBGB	68
II. Faktoren im Rahmen der Abwägung potentieller Anknüpfungspunkte	71
III. Konstellationen der Häufung sekundärer Anknüpfungspunkte	81
IV. Akzessorische Anknüpfung an das Konnossementsstatut bei Fehlen eines eigenständigen Frachtvertrages neben dem Konnossement?	84
V. Gesonderte Anknüpfung (dépeçage) der auf die Beladung bezogenen Vertragsteile?	85
VI. Zusammenfassung	87
§ 6 Anknüpfung der einzelnen Chartervertragstypen	89
I. Time charter (Zeitcharter)	90
II. Voyage charter (Reisecharter)	98
III. Contract of affreightment (Mengenvertrag)	110
IV. Operating Agreements und Cross Charterparties (X C/Ps)	114
V. Bare boat charter	116
VI. Zusammenfassung	121
Teil II: Internationales Konnossementprivatrecht	
§ 7 Elemente des Anknüpfungssystems	124
I. Trennung von Seefrachtvertrag und Konnossement	124
II. Generelle Anknüpfung des Konnossementsstatuts	126
III. Sonderanknüpfung des deutschen zwingenden Konnossementsrechts über Art. 6 EGHGB	127
§ 8 Bereichsausnahme des Art. 37 Nr. 1 EGBGB	128
I. Sachlicher Umfang der Bereichsausnahme des Art. 37 Nr. 1 EGBGB im allgemeinen	128
II. Sachlicher Umfang der Bereichsausnahme des Art. 37 Nr. 1 Var. 3 EGBGB für Order- und Inhaberkonnossemente im speziellen	134
III. Primär- und Sekundäransprüche aus dem Konnossement	146
IV. Rechtspolitische Kritik an der rein negativen Aussage des Art. 37 Nr. 1 EGBGB	147

§ 9 Anknüpfung des Konnossementsstatuts	149
I. Grundsatz	149
II. Rechtswahl	149
III. Besondere Probleme bei bestimmten Rechtswahlklauseln und - konstruktionen	158
IV. Objektive Anknüpfung des Konnossementsstatuts	175
V. Sonderanknüpfung von Normen des AGBG	186
VI. Anknüpfung von Formfragen	190
VII. Zusammenfassung	192
VIII. Annex I: Reversverträge	193
IX. Annex II: Club Letters of Undertaking	197
§ 10 Paramount Clauses	199
I. Einleitung	199
II. Rechtsprechung deutscher Gerichte zu Paramount Clauses	200
III. Ausgewählte Rechtsprechung anderer europäischer Gerichte zu Paramount Clauses	209
IV. Analyse der kollisionsrechtlichen Funktion von Paramount Clauses	212
V. Zusammenfassung	231
§ 11 Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen	232
I. Einleitung	232
II. Anwendungsbereich des Art. 17 I EuGVÜ	234
III. Gerichtsstandsklauseln im Konnossement unter Art. 17 I 2 EuG- VÜ 1968	239
IV. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen unter Art. 17 I 2 Var. 3 EuGVÜ 1978	272
V. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen unter Art. 17 I 2 Lu- ganoÜbk.	280
VI. Verhältnis zwischen Art. 17 EuGVÜ und den Haager resp. Vis- by-Regeln	285
VII. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen im autonomen deut- schen Recht	292
VIII. Zusammenfassung	298
§ 12 Anlehnung des Art. 6 I EGHGB an Art. 10 I VR	300
I. Allgemeines	300
II. Rechtsnatur des Art. 6 EGHGB	301
III. Kollisionsrechtliche Vorschaltlösung für Art. 6 EGHGB?	307
IV. Spezielle ordre public-Klausel	315
V. Verhältnis des Art. 6 EGHGB zum EVÜ	317
§ 13 Anwendungssystem des Art. 10 I VR	321

I. Internationalität der Beförderung	321
II. Ausstellungsort des Konnossements (Art. 10 I lit. a VR)	322
III. Ausgangshafen (Art. 10 I lit. b VR)	327
IV. Faktum der bestimmten Ausübung von Parteiautonomie (Art. 10 I lit. c VR)	331
V. Zusammenfassung	362
VI. Exkurs: Fortbestehen der völkerrechtlichen Bindung des Bei- trittsgebietes durch die Visby-Regeln	362
§ 14 Besonderheiten des Art. 6 I EGHGB gegenüber Art. 10 I VR	371
I. Grundsätzliches	371
II. Erfassung des einkommenden Verkehrs von Mitgliedstaaten der Visby-Regeln oder der Bundesrepublik	372
III. Wahrung der völkerrechtlichen Verpflichtung der Bundesrepub- lik Deutschland aus den Haager Regeln (Art. 6 II EGHGB)	372
IV. Weitgehende anknüpfungstechnische Gleichstellung der Bun- desrepublik mit Mitgliedstaaten der Visby-Regeln	381
V. Innerdeutsche Kabotage	382
VI. Wahl deutschen Rechts?	387
VII. Tabellarische Zusammenstellung der Anwendungsfälle des Art. 6 EGHGB	388

Teil III: IPR der Personenbeförderungsverträge

§ 15 IPR der Personenbeförderungsverträge	392
I. Überblick über die gesetzlichen Anknüpfungsregeln	392
II. Ausschluß des kollisionsrechtlichen Verbraucherschutzes nach Art. 29 I, II EGBGB durch Art. 29 IV 1 Nr. 1 EGBGB	393
III. Anknüpfung reiner Personenbeförderungsverträge	403
IV. Besonderes Verbraucherschutzkollisionsrecht der Art. 29 I, II EGBGB für Pauschalreisen, insbesondere Kreuzfahrten	405
V. Kollisionsrechtlicher Verbraucherschutz durch § 12 AGBG?	411
VI. Zusammenfassung	414
§ 16 Sonderanknüpfung des deutschen Seepersonenbeförderungsrechts	415
I. Keine Sonderanknüpfung der bundesdeutschen Umsetzung des AÜ in der Anlage zu § 664 HGB	415
II. Bedeutung der Ratifikation des AÜ durch die DDR	417
III. Zusammenfassung	420

Teil IV: IPR der spezifisch schiffsbezogenen Vertragstypen

§ 17 Schiffbauverträge	422
I. Rechtswahl nach Art. 27 I EGBGB	422
II. Objektive Anknüpfung	423
III. Zusammenfassung	426
§ 18 Schiffsreparaturverträge	427
I. Regelanknüpfung	427
II. Mögliche Sonderfälle bei der objektiven Anknüpfung	428
III. Zusammenfassung	431
§ 19 Kauf von second hand-Schiffen und Schiffsleasing	432
I. Rechtswahl bei Verträgen über den Kauf von second hand-Schiffen	432
II. Objektive Anknüpfung	433
III. Hire Purchase Agreements (Schiffsleasing)	439
IV. Zusammenfassung	440
§ 20 Schleppverträge	442
I. Rechtswahl	442
II. Objektive Anknüpfung	443
§ 21 Bergungsverträge	444
I. Rechtswahl	444
II. Objektive Anknüpfung	445
III. Vorrang internationaler Konventionen	447

Teil V: IPR der Schiffsmanagement- und Schiffsagentenverträge

§ 22 Schiffsmanagementverträge	451
I. Erscheinungsformen von Schiffsmanagementverträgen	451
II. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	451
§ 23 Schiffsagentenverträge	453
I. Funktionen und Aufgaben des Schiffsagenten	453
II. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	453

Teil VI: Internationales Seearbeitsrecht

§ 24 Internationales Seearbeitsrecht des Art. 30 EGBGB	459
I. Geltung des Art. 30 EGBGB für Seearbeitsverträge	459

II. Subsumtion von Seearbeitsverträgen unter Art. 30 II EGBGB . . .	466
III. Zulässigkeit einer Rechtswahl im Internationalen Seearbeitsrecht	502
IV. Bedeutung des § 1 SeemG	504
V. Zusammenfassung	510
§ 25 Bedeutung und Einordnung des § 21 IV 1 FlaggRG	511
I. Politisches und rechtspolitisches Umfeld des § 21 IV 1 FlaggRG .	511
II. Aussage des § 21 IV 1 FlaggRG	514
III. Verhältnis des § 21 IV 1 FlaggRG zum EVÜ	524
IV. Wirksamkeit des ISR als schiffahrtspolitische Maßnahme	525

Teil VII: Internationales Seeversicherungsrecht

§ 26 Internationales Seeversicherungsrecht	530
I. Einleitung	530
II. Rechtsquellen des deutschen Internationalen Versicherungsvertragsrechts	531
III. Belegenheit des Risikos bei der Schiffs- und Gütertransportversicherung	533
IV. Anknüpfung von Schiffs- und Gütertransportversicherungen . . .	545
V. Anknüpfung von Risiken der P & I Versicherung	567
VI. Anknüpfung der charterers' liability insurance	570
VII. Anknüpfung für außerhalb des EWR belegene Risiken	570
VIII. Zusammenfassung	572

Teil VIII: Zusammenfassung und Schlußbetrachtung

§ 27 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse	574
§ 28 Schlußbetrachtung	578
I. Sachgerechtigkeit der allgemeinen Kollisionsnormen des Internationalen Schuldvertragsrechts	578
II. Regelmäßiges Fehlen besonderer seerechtlicher Anknüpfungsinteressen	579
Literaturverzeichnis	582
Sachregister	670

Inhaltsverzeichnis

§ 1 Einleitung	1
I. Generelles Verhältnis von Kollisionsrechts- und Seerechtswissenschaft	1
1. Verhältnis der Kollisionsrechtswissenschaft zum Seerecht ...	1
2. Verhältnis der Seerechtswissenschaft und -praxis zum IPR ...	1
II. Spezifische Interessenkonflikte im IPR der seerechtlichen Verträge	3
1. IPR der seerechtlichen Verträge und Einfluß der sachrechtlichen Bewertung der Stärke der Vertragspartner	3
2. IPR der seerechtlichen Verträge und internationale Rechtsvereinheitlichung	3
a. Staatliche Durchsetzungsinteressen aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen	3
b. IPR als Gegenstand der Rechtsvereinheitlichung	4
III. Gang der Darstellung	5

Teil I: IPR der Güterbeförderungs- und Charterverträge

§ 2 Gesetzliches Anknüpfungssystem	8
I. Gesetzliches Anknüpfungssystem im Überblick	8
II. Anknüpfungsmodell des Art. 28 IV 1 EGBGB	9
1. Kombinierte Anknüpfung mit Voraussetzungskumulation ..	9
2. Ansätze zur Rechtfertigung der Voraussetzungskumulation ..	10
a. Mangelnde faktische Verbundenheit der Reedereiniederlassung mit dem eigentlichen Gütertransport?	10
aa. Ausgrenzung der Anknüpfung an Reedereiniederlassungen in Billigflaggenländern	10
bb. Fehlende Rechtfertigung dieser Ausgrenzung durch die tatsächlichen Verhältnisse	12
(1) Mutterreederei als operating company	12
(2) Andere Konzerngesellschaft als operating company	12
(3) Statistische Minderzahl der Fälle von Bereederung durch eine Reederei mit Sitz in einem Billigflaggenstaat	12
(4) cross trade unter einer Nicht-Billigflagge	13

cc. Geltung des Art. 28 IV EGBGB für alle Güterbeförderungsverträge	15
dd. Notwendigkeit der Korrektur einer speziellen, keiner generellen Funktionsverfehlung	16
b. Art. 4 IV EVÜ als Kompromiß zwischen dem Konzept der charakteristischen Leistung und altrechtlichen IPR-Traditionen der EVÜ-Mitgliedstaaten?	17
c. Quasi-aktionenrechtlicher Ansatz	17
d. Fazit	18
III. Sachliche Abgrenzung zwischen Art. 28 IV EGBGB und Art. 28 II EGBGB	18
1. Begriffstypologische Abgrenzung zwischen Güterbeförderungsverträgen einerseits und Schiffsraumüberlassungsverträgen andererseits	18
2. Einfluß der scharfen Trennung des französischen Rechts zwischen <i>contrat de transport maritime</i> und <i>contrat d'affrètement</i> ?	19
3. Kriterium der Übernahme des kommerziellen Risikos durch den Befrachter	20
4. Regelmäßig fehlende Bestimmbarkeit von Ausgangs- und Bestimmungshafen bei Schiffsraumüberlassungsverträgen	21
IV. Anknüpfung über Art. 28 I EGBGB bei Fehlen einer der Voraussetzungen des Art. 28 IV EGBGB	21
1. Kein Rückgriff auf Art. 28 II EGBGB	21
2. Argumente gegen einen Rückgriff auf Art. 28 II EGBGB	22
a. Sinnwidrigkeit des Ergebnisses in Ansehung des Art. 28 IV EGBGB	22
b. Ausdrücklicher Ausschluß in Art. 4 IV 1 EVÜ	22
c. Art. 28 IV EGBGB als systematischer Unterfall des Art. 28 I EGBGB, nicht des Art. 28 II EGBGB	23
V. Seegüterbeförderungen als Teilstrecken einer kombinierten Beförderung	23
1. Maßgeblichkeit des Anfangs- resp. Endpunktes der Gesamtbeförderung	23
2. Selbständige Anknüpfung eigenständiger Unterfrachtverträge	24
a. Konstellationen der Einschaltung von Unterfrachtführern	24
b. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	24
VI. Anknüpfung der Form (Art. 11 EGBGB)	24
1. Motive für die Alternativanknüpfung an <i>lex causae</i> und <i>lex loci actus</i>	25
2. Vornahmeort des Vertrages	25
a. Vertragsschluß unter Anwesenden	25

b. Distanzabschluß	25
c. Vornahmeort beim Vertretergeschäft	26
§ 3 Rechtswahl bei Güterbeförderungsverträgen	27
I. Ausdrückliche Rechtswahl (Art. 27 I 1 EGBGB)	27
1. Generelle Parameter bei der Auswahl des zu wählenden Rechts	27
2. Ausdruck der Rechtswahl	28
3. Beurteilung von Zustandekommen und Wirksamkeit der Rechtswahl	29
a. Grundsätzliches	29
b. Bereich des Zustandekommens und der Wirksamkeit der Rechtswahl	30
aa. Bereich des Zustandekommens	30
bb. Bereich der Wirksamkeit in Art. 31 I EGBGB	31
cc. Kumulative Sonderanknüpfung nach Art. 27 IV iVm Art. 31 II EGBGB	31
(1) Allgemeines	31
(2) Keine Anwendung des Art. 31 II EGBGB im Seefrachtverkehr	32
II. Konkludente Rechtswahl (Art. 27 I 2 EGBGB)	33
1. Konkludente Rechtswahl durch Vereinbarung eines be- stimmten Gerichtsstandes	33
2. Konkludente Rechtswahl durch Prozeßverhalten	35
3. Konkludente Rechtswahl durch Vereinbarung eines qualifi- ziert lokalisierten Schiedsgerichts	36
a. Grundsatz	36
b. Exkurs: Anknüpfung von Schiedsverträgen	37
aa. Zustandekommen und materielle Wirksamkeit	37
bb. Form	38
(1) Art. 2 II UNÜ	38
(2) Art. 1 II lit.a EÜ	40
(3) Autonomes deutsches IPR	41
III. Bezugnahme auf das Konnossement im Frachtvertrag	42
1. Konstruktion bei Vertragsschluß per booking note	42
2. Bedeutung der Inkorporation als Rechtswahl	43
a. Ausdrückliche Rechtswahl bei Rechtswahlklausel im Konnossement	44
b. Konkludente Rechtswahl bei Gerichtsstands- oder Schiedsklausel im Konnossement	44
c. Wahl des Konnossementsstatuts als Frachtvertragsstatut bei objektiver Anknüpfung des Konnossementsstatuts	45
IV. Zusammenfassung	46

§ 4 Objektive Anknüpfung nach Art. 28 IV 1 EGBGB	47
I. Einleitung	47
II. Hauptniederlassung des Verfrachters (Beförderers)	47
1. Bestimmung des Verfrachters	47
a. Bestimmung des Verfrachters nach der Vertragsposition	47
b. Bestimmung des vertraglichen Verfrachters nach dem (potentiellen) Vertragsstatut	48
aa. Anwendung von Art. 31 I EGBGB infolge Qualifikation als Frage des Zustandekommens des Vertrages	48
bb. Ausdrückliche Verfrachterangabe im Vertrag selbst	49
cc. Bedeutung der IoC-Klausel	50
dd. Gemeinschaftsunternehmen und joint services	50
2. Bestimmung der Hauptniederlassung	50
a. Begriff der Hauptniederlassung (principal place of business)	50
b. Hauptniederlassung des Beförderers im Fall der Delegation von Managementfunktionen an Dritte	51
aa. Denkbare Auflösungen des Anknüpfungsdilemmas	51
bb. Entscheidungsparameter	52
(1) Wirtschaftlicher Ansatz	52
(2) Vorteile der offenen Anknüpfung	52
(3) Durchgriff bei Anknüpfungspunkten	52
c. Gesellschaft ohne eigenes operatives Geschäftszentrum und general agent	53
aa. Vorliegen zweier getrennter juristischer Personen	54
bb. Zurechnungswertung aus den materiellrechtlichen Wirkungen der Stellvertretung	54
cc. Rudimentäre eigene Tätigkeit des nominellen carriers	54
dd. Ergebnis	54
d. Hauptniederlassung des Beförderers und Prägung der wesentlichen Entscheidungen durch Dritte	55
e. Hauptniederlassung des Beförderers und Ausgliederung der schiffsbezogenen Managementfunktionen	55
III. Ausgangshafen (Verladeort)	56
IV. Bestimmungshafen (Entladeort)	57
1. Maßgeblichkeit des vertraglich vereinbarten Entladeortes	57
2. Entladeort und Seestrecke als Teilstrecke einer kombinierten Beförderung	57
3. Vertraglicher Bestimmungshafen und tatsächlicher Not-Löschhafen	57
4. Bestimmungshafen und optionale Vereinbarung	57
a. Bestimmungshafen nach Ausübung des Optionsrechts	58

b. Problemfall der Nichtausübung des Optionsrechts	59
aa. Anwendung des Rechts des Heimathafens des Schiffes?	60
bb. Lösung analog Art. 28 II 3 EGBGB	60
5. Nachträgliche Änderung des Bestimmungshafens	61
6. Teilladungen mit verschiedenen Bestimmungshäfen	62
V. Begriff des „Absenders“	63
1. Problemstellung	63
2. Stellung als Vertragspartei	64
3. Zeitliche Kongruenz der zu kombinierenden Anknüpfungspunkte	64
4. Kein Abstellen auf eine dem Verfrachter unbekannt Person	65
5. Lokaler Anknüpfungspunkt bei privatem Befrachter	65
VI. Ausnahmeklausel des Art. 28 V EGBGB	65
VII. Zusammenfassung	67
§ 5 Objektive Anknüpfung nach Art. 28 I EGBGB	68
I. Verfrachterniederlassung und Konzept der charakteristischen Leistung im Rahmen des Art. 28 I EGBGB	68
1. Wertigkeit des Konzepts der charakteristischen Leistung für Art. 28 I EGBGB	68
a. Bedeutung des Art. 28 II EGBGB für Art. 28 I EGBGB	68
b. Konzept der charakteristischen Leistung und Gesamtstruktur des Art. 4 EVÜ	69
c. Konzept der charakteristischen Leistung und Art. 28 IV EGBGB	70
II. Faktoren im Rahmen der Abwägung potentieller Anknüpfungspunkte	71
1. Ausgangs- und Bestimmungshafen	72
a. Divergenz zwischen vertraglich vorgesehenem und tatsächlichem Ausgangs- und Bestimmungshafen	72
b. Generelle Bedeutung des Bestimmungshafens im Rahmen des Art. 28 I EGBGB	73
aa. Gesetzessystematischer Fehler des Rückgriffs auf Art. 28 V EGBGB	74
bb. Primäre Anknüpfung an den Bestimmungshafen als prinzipiell systemwidriges Relikt der Anknüpfung an den Erfüllungsort	75
cc. Einfluß der Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrag	77
dd. Gebot einheitlicher Auslegung (Art. 36 EGBGB)	77
2. Sonstige stärkere Anknüpfungsfaktoren	80
3. Faktoren mit geringem Anknüpfungsgewicht	80

a.	Nationalität des transportierenden Schiffes	80
b.	Ausstellungsort des Konnossements	80
c.	Abschlußort des Vertrages	81
d.	Währung der Geldzahlungsverpflichtung	81
III.	Konstellationen der Häufung sekundärer Anknüpfungspunkte	81
1.	Kabotage: Ausgangs- und Bestimmungshafen in ein und demselben Staat	82
2.	Ausgangshafen und Niederlassung des Befrachters in ein und demselben Staat	82
3.	Bestimmungshafen und Niederlassung des Befrachters in ein und demselben Staat	83
IV.	Akzessorische Anknüpfung an das Konnossementsstatut bei Fehlen eines eigenständigen Frachtvertrages neben dem Konnossement?	84
V.	Gesonderte Anknüpfung (dépeçage) der auf die Beladung bezogenen Vertragsteile?	85
1.	Zerreißen vertragsrechtlicher Funktionszusammenhänge	86
2.	Vorzugswürdiger Alternativweg der Substitution	86
3.	Eigenständige Anknüpfung eigenständiger Hilfsgeschäfte mit Dritten	86
4.	Dépeçage der Beziehungen zwischen Verfrachter und Dritt- ablader insgesamt?	87
VI.	Zusammenfassung	87
§ 6	Anknüpfung der einzelnen Chartervertragstypen	89
I.	Time charter	90
1.	Typus und Konstruktion	90
2.	Kollisionsrechtliche Anknüpfung	92
a.	Ausdrückliche Rechtswahl	92
aa.	Ausdrückliche Wahl eines bestimmten Rechts	92
bb.	Alternative Rechtswahloptionen mit Auffangklausel	92
cc.	Wahl der <i>lex banderae</i>	93
(1)	Teilrechtswahl bei konsekutiver Substitution	93
(2)	Paralleler Einsatz von Schiffen unter mehreren Flaggen	93
(3)	Im Zeitpunkt des Vertragsschlusses unbekanntes Flagge	93
(4)	Einseitige Substitution des vorgesehenen Schiffes	93
dd.	Offene Rechtswahlklauseln	94
b.	Konkludente Rechtswahl durch Bezeichnung eines bestimmten Schiedsortes	94
c.	Objektive Anknüpfung	95
3.	Time charter mit employment-Klausel	96

4. Sonderform der time chartered trip charter	96
a. Typus und Konstruktion	96
b. Objektive Anknüpfung nach Art. 28 IV 1 EGBGB	97
5. Time charter von offshore supply vessels	97
II. Voyage charter	98
1. Typus und Konstruktion	98
2. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	98
a. Rechtswahlkonstruktionen der standard forms	98
aa. Eindeutige Wahl des Rechts eines bestimmten Staates	99
bb. Ausdrückliche Wahl des Rechts des zu vereinbarenden Schiedsorts	99
cc. Alternative Rechtswahloptionen ohne Auffangklausel	100
dd. Alternative Rechtswahloptionen mit Auffangklausel	101
ee. Offene Rechtswahlklauseln	102
ff. Eindeutige Schiedsklauseln	102
gg. Alternative Schiedsklauseln	103
hh. Offene Schiedsklausel und Schiedsklausel zu Gunsten des Heimatlandes des jeweiligen Beklagten	103
ii. Eindeutige Teilrechtswahl durch Bezeichnung von Schiedsgerichten in zwei bestimmten Staaten	104
jj. Optionale Schiedsklauseln mit Trennung nach Lösch- und Ladevorgängen	104
kk. Offene Schiedsklauseln	105
ll. Fehlen einer vorformulierten Rechtswahl- oder Schiedsvereinbarung	105
c. Objektive Anknüpfung	105
3. Space oder slot charter	106
4. Combined voyage charter	106
a. Typus und Konstruktion	106
b. Besonderheiten bei der objektiven Anknüpfung nach Art. 28 IV 1 EGBGB	106
aa. Hin- oder Rückreise in Ballast	107
bb. Kombination von Hin- und Rückreise zwischen zwei Häfen und voyage à rotation	107
5. Consecutive voyage charter	108
a. Typus und Konstruktion	108
b. Objektive Anknüpfung nach Art. 28 II EGBGB ?	108
aa. Gewichtung des möglichen Umkehrschlusses aus Art. 28 IV 1 Var.1	108
bb. Consecutive voyage charter als kommerzielles Instrument des Charterers	108

cc. Fehlen von speziellen standard forms für consecutive voyage charters	109
dd. Überwiegen der Gemeinsamkeiten von single voyage charters und consecutive voyage charters	109
6. Uneigentliche Zeitcharter	110
III. Contract of affreightment (Mengenvertrag)	110
1. Typus und Konstruktion	110
2. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	113
a. Rechtswahl	113
b. Objektive Anknüpfung	114
IV. Operating Agreements und Cross Charterparties (X C/Ps)	114
1. Typus und Konstruktion	114
2. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	116
V. Bare boat charter	116
1. Typus und Konstruktion	116
2. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	118
a. Rechtswahlklauseln in den standard forms	118
b. Objektive Anknüpfung nach Art. 28 II EGBGB und Bedeutung des Art. 28 V EGBGB	119
3. Bare boat charter mit Ankaufs- resp. Andienungsrecht	120
a. Typus und Konstruktion	120
b. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	120
VI. Zusammenfassung	121

Teil II: Internationales Konnossementprivatrecht

§ 7 Elemente des Anknüpfungssystems	124
I. Trennung von Seefrachtvertrag und Konnossement	124
II. Generelle Anknüpfung des Konnossementsstatuts	126
III. Sonderanknüpfung des deutschen zwingenden Konnossementsrechts über Art. 6 EGHGB	127
§ 8 Bereichsausnahme des Art. 37 Nr. 1 EGBGB	128
I. Sachlicher Umfang der Bereichsausnahme des Art. 37 Nr. 1 EGBGB im allgemeinen	128
1. Verhältnis zwischen Art. 37 Nr. 1 EGBGB und Art. 1 II lit. c EVÜ	128
2. Ausgrenzung von Rektakonnossementen und Seefrachtbriefen	129
a. Ausgrenzung von Rektakonnossementen	129
b. Ausgrenzung von Seefrachtbriefen	130
c. Ausgrenzung des Verkehrs auf der Basis elektronischer Datensätze	131

3. Qualifikation eines Wertpapiers als Inhaber- oder Orderpapier	132
II. Sachlicher Umfang der Bereichsausnahme des Art. 37 Nr. 1 Var. 3 EGBGB für Order- und Inhaberkonnossemente im speziellen	134
1. Ansprüche aus Konnossement und Seefrachtvertrag insgesamt?	134
a. Spannungen aus Statutenspaltung?	134
b. Harmonisierung mit weitem sachlichem Anwendungsbereich der Haager Regeln?	135
c. Grammatikalische, systematische und historische Gegenargumente	136
2. Spezifisch wertpapierrechtliche Fragen?	136
3. Betterberechtigung späterer Konnossementsinhaber?	137
4. Rechte des Drittinhabers?	139
5. Indossierungswirkungen?	139
6. Primär- und Sekundäransprüche aus dem Konnossement ..	140
a. Argument aus dem französischen Wortlaut des Art. 1 II lit. c EVÜ	140
b. Rekurs auf die Prinzipien des materiellen Wertpapierrechts	141
c. Rechte gegen den Empfänger auf Grund des Konnossements?	142
aa. Zahlungsverpflichtung des Empfängers als (privative) Übernahme einer Verpflichtung aus dem Frachtvertrag, nicht aus dem Konnossement	142
bb. Zahlungsverpflichtung und Funktionen des Konnossements	143
cc. Zurückbehaltungsrecht gegenüber dem Auslieferungsanspruch	144
7. Ergebnis	145
III. Primär- und Sekundäransprüche aus dem Konnossement	146
1. Primäranspruch: Herausgabeanspruch	146
2. Sekundäransprüche wegen Verletzung des Primäranspruchs ..	146
3. Sekundäransprüche aus spezifisch wertpapierrechtlicher Haftung	146
IV. Rechtspolitische Kritik an der rein negativen Aussage des Art. 37 Nr. 1 EGBGB	147
§9 Anknüpfung des Konnossementsstatuts	149
I. Grundsatz	149
II. Rechtswahl	149
1. Grundsatz	149

2. Geltung der Rechtswahl gegenüber späteren Nehmern des Konnossements	150
a. Rechtfertigung über ein „Informationsmodell“	151
b. Begründung über Grundsätze der Rechtsnachfolge	152
c. Nachträgliche Rechtswahländerung und Wirkung gegenüber Dritten	153
aa. Wirkung nach Maßgabe des Günstigkeitsprinzips im Verhältnis zu Inhabern vorher bestehender Rechtspositionen	153
bb. Volle Wirkung gegenüber nachfolgenden Konnossementsinhabern	154
3. Beurteilung der Rechtswahlklausel nach Artt. 27, 31 I, 32 EGBGB?	154
4. Rechtswahlklausel im Konnossement und Lesbarkeitsregel des deutschen Rechts	156
a. Ausfüllung von Treu und Glauben durch die Schifffahrtspraxis	156
b. Reduzierte Einbeziehungsvoraussetzungen im kaufmännischen Verkehr	157
III. Besondere Probleme bei bestimmten Rechtswahlklauseln und -konstruktionen	158
1. Rechtswahlklausel „law of carrier’s principal place of business“ und IoC-Klausel	158
a. Problemstellung: der scheinbare gordische Knoten	158
b. Lösung mit Hilfe des Rechtsgedankens des Art. 31 I EGBGB (des bootstrap principle)	160
c. Beurteilung der Verfrachtereigenschaft nach nur einem Recht	161
d. Probleme der Feststellung des geschäftlichen Schwerpunkts	161
aa. Allgemeine Anlehnung an die zu Art. 28 IV 1 EGBGB entwickelten Maßstäbe	161
bb. Auslegung von Konnossementsklauseln gegen den Verwender	162
e. Rechtswahlklausel „carrier’s registered office“	163
2. Rechtswahlklauseln mit Option eines der Beteiligten (floating choice of law clauses)	163
a. Konstruktion und Varianten	163
b. Kollisionsrechtliche Bewertung	165
c. Alternative, auf den Fall der Klagerhebung bezogene Rechtswahlklauseln	167
3. Incorporation Clause und konkludente Rechtswahl	167
a. Erster Fall: Explizite Rechtswahl in der charterparty	168

b. Zweiter Fall: Konkludente Rechtswahl in der charter-party	170
aa. Bezugnahme auf Schiedsklauseln der charterparty ..	170
bb. Formerfordernisse des Art. 2 II UNÜ	173
cc. Parteiwille bei fehlschlagender direkter Einbeziehung	173
c. Dritter Fall: Objektiv bestimmtes Charterpartystatut	174
d. Ergebnis	174
IV. Objektive Anknüpfung des Konnossementsstatuts	175
1. Anknüpfung an den Bestimmungshafen	175
a. Formal-rechtstheoretische Rechtfertigung der Anknüpfung an den Bestimmungshafen	176
aa. Rechtskontinuität als Interesse der beteiligten Verkehrskreise und als Grundlage für Rechtssicherheit ..	176
bb. Formale Erfordernisse des Abweichens von Gewohnheitsrecht	177
b. Sachlich-materielle Rechtfertigung der Anknüpfung an den Bestimmungshafen	178
aa. Wille des deutschen Seehandelsgesetzgebers?	179
bb. Kollisionsrechtlicher Gläubigerschutz durch besondere Erfüllungsortanknüpfung	179
c. Ergebnis	181
2. Festlegung des Bestimmungshafens	181
a. Möglichkeit der Harmonisierung mit den Maßstäben des Art. 28 IV 1 EGBGB	181
b. Maßgeblichkeit des vereinbarten, nicht des tatsächlichen Bestimmungshafens	182
aa. Kontinuität und Unabhängigkeit von Zufällen	182
bb. Mangelnde Rechtfertigung der Anwendung des Rechts des Nothafens	183
c. Aktualisierter von mehreren optionalen Bestimmungshäfen	184
3. Partielle Anknüpfung an den Ausgangshafen?	184
a. Umstände der Beladung	184
b. Verpflichtung zur Ausstellung des Konnossements	185
c. Auslegung des Konnossements	185
V. Sonderanknüpfung von Normen des AGBG	186
1. Sonderanknüpfung von Normen des AGBG über § 12 AGBG?	186
2. Sonderanknüpfung von Normen des AGBG analog Art. 34 EGBGB?	188
3. Sonderanknüpfung der §§ 3;4;5 AGBG kraft sachlich internationaler Geltung?	189
VI. Anknüpfung von Formfragen	190

1. Form der Ausstellung und Erstbegebung des Konnossements	190
a. Anwendung der Art. 11 I-III EGBGB	190
b. Keine Analogie zu Artt. 92 I; 93 II WG	191
c. Bestimmung der lex loci actus	191
2. Form einer Änderung des Konnossements	191
3. Form einer Verfügung über das Konnossement	192
VII. Zusammenfassung	192
VIII. Annex I: Reversverträge	193
1. Abladerrevers	193
a. Funktion	193
b. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	194
2. Empfängerrevers	195
a. Funktion	195
b. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	195
aa. Rechtswahl und Anlehnung an das Konnossementsstatut	195
bb. Objektive Anknüpfung und Regreßcharakter	196
IX. Annex II: Club Letters of Undertaking	197
1. Funktion	197
2. Einfluß einer Rechtswahl im Club Letter of Undertaking auf das Konnossementsstatut	197
3. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	198
a. Rechtswahl	198
b. Objektive Anknüpfung	198
§ 10 Paramount Clauses	199
I. Einleitung	199
II. Rechtsprechung deutscher Gerichte zu Paramount Clauses	200
1. Neueste Rechtsprechung des OLG Hamburg	200
a. OLG Hamburg 2.2. 1989, TranspR 1989, 279	200
b. OLG Hamburg 23.3. 1989, TranspR 1990, 109 („Libertä“)	202
2. Ansätze in der vorherigen deutschen Rechtsprechung	204
a. Paramount Clauses als materiellrechtliche Verweisungen	204
aa. Materiellrechtliche Verweisungen unter Ausschluß der Anwendungsnormen des in Bezug genommenen nationalen HR-Rechts	204
bb. HR-Recht als Vertragsbestimmung	205
b. Paramount Clauses als bedingte Teilverweisungen	205
aa. Abstellen auf zwingenden Charakter für die Parteien	205
bb. Beurteilung der zwingenden Anwendbarkeit nach dem gewählten allgemeinen Konnossementsstatut	207

c. Paramount Clauses als unbedingte Teilverweisungen	207
d. Verhältnis von Paramount Clauses und abweichender Rechtswahl	208
aa. Vorrang der Paramount Clause	208
bb. Vorrang der späteren Rechtswahl	209
III. Ausgewählte Rechtsprechung anderer europäischer Gerichte zu Paramount Clauses	209
1. Paramount Clauses in der englischen Rechtsprechung	209
2. Paramount Clauses in der neueren italienischen Rechtspre- chung	210
3. Paramount Clauses in der neueren niederländischen Recht- sprechung	210
4. Paramount Clauses in der neueren französischen Rechtspre- chung	211
IV. Analyse der kollisionsrechtlichen Funktion von Paramount Clauses	212
1. Historischer und interessenmäßiger Ursprung der Para- mount Clauses	212
a. Erfüllung der Insertionserfordernisse nationaler HR-Ge- setze	212
b. Vereinbarung der Haager Regeln als Kompromiß zwi- schen den Interessen der Verfrachterseite und jenen der Konnossementsinhaberseite	212
c. Verdeutlichung am Beispiel der Paramount Clauses des enactment-Typs	213
d. Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Aus- gangsfaktoren	214
2. Paramount Clauses zu Gunsten eines bestimmten nationa- len Gesetzes als kollisionsrechtliche Teilrechtswahl bei des- sen Anwendbarkeit	214
a. Grundsatz	214
b. Relikte der originären Paramount Clause-Technik: Zu unbestimmte Paramount Clauses	216
c. Beurteilung der „compulsory applicability“	217
aa. Parteiautonome Bedingung der Rechtswahl	217
bb. Beurteilung des Bedingungseintritts nach dem ange- zogenen Recht	217
3. Paramount Clauses zu Gunsten eines bestimmten nationa- len Gesetzes außerhalb von dessen Anwendungsbereich als materiellrechtliche Verweisungen	218
4. Materiellrechtliche Verweisung bei bloßer Inkorporations- klausel	222
5. Paramount Clauses direkt zu Gunsten eines völkerrechtli- chen Übereinkommens	223

a.	Konventionsvergleichender Überblick	224
aa.	Paramount Clauses zu Gunsten internationaleinheitsrechtlicher Konventionen	224
bb.	Paramount Clause-Technik in einigen Transportrechtsübereinkommen	225
b.	Völkerrechtliche Übereinkommen als eigene transnationale Rechtsordnung ?	227
aa.	Notwendige Geltungsanordnung eines nationalen Rechts	227
bb.	Keine transnationale Rechtsordnung und kein rechtsordnungsloser Vertrag	227
c.	Paramount Clauses zu Gunsten internationaler Übereinkommen und ihre Behandlung nach den allgemeinen Grundsätzen der Parteiautonomie	228
aa.	Wahl des Übereinkommens unter Ausschluß seiner Anwendungsnorm	228
bb.	Materiellrechtliche Verweisung	228
d.	Veränderte Rolle von Paramount Clauses zu Gunsten der Visby Rules	229
6.	Paramount Clauses als Rechtswahl des Konnossementsstatus?	230
V.	Zusammenfassung	231
§ 11	Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen	232
I.	Einleitung	232
II.	Anwendungsbereich des Art. 17 I EuGVÜ	234
1.	Zuständigkeitsordnung nur im Verhältnis der Mitgliedstaaten zueinander?	236
2.	Rückschluß aus Art. 17 I 3 EuGVÜ 1978?	237
3.	Rückschluß aus der Entstehungsgeschichte des Art. 12 Nr. 4 EuGVÜ 1978	237
4.	Wortlaut des Art. 17 I 1 EuGVÜ selbst	238
5.	Ergebnis	239
III.	Gerichtsstandsklauseln im Konnossement unter Art. 17 I 2 EuGVÜ 1968	239
1.	Die Entscheidung des EuGH vom 19. 6. 1984, Slg. 1984, 2417 („Tilly Russ“)	240
2.	Interessenlage und Ausschluß einer autonomen Inhaltskontrolle	241
a.	Geltendmachung von Schäden durch die Empfänger, nicht durch die Exporteure	241
b.	Keine Gleichsetzung von „Befrachter“ und Exporteur	242
c.	Art. 17 I EuGVÜ und ein Konzept der Inhaltskontrolle von Prorogationen	242

3. Bestimmung der Person des konnossementsmäßigen Verfrachters	243
a. Notwendigkeit des Rückgriffs auf das nach dem IPR der lex fori anwendbare Recht	244
b. Parteistellung als Frage des Zustandekommens	246
4. Richtiges Verständnis des „Befrachters“	247
5. Konstellationen der wirksamen Einbeziehung der Gerichtsstandsklausel	249
a. Unterschrift des ersten Konnossementsberechtigten auf dem Konnossement	249
b. Konnossement als schriftliche Bestätigung einer vorangegangenen mündlichen Abrede	251
c. Konnossementsausstellung im Rahmen laufender Geschäftsbeziehungen	252
6. Konsensprinzip und Stellung des Drittinhabers	253
7. Internationales Privatrecht der Rechtsnachfolge des Drittinhabers nach dem ersten Nehmer des Konnossements	253
a. Exkurs: Sachrechtliche Probleme der Rechtsnachfolge nach dem ersten Nehmer des Konnossements	256
b. Kollisionsrechtlicher Meinungsstand	259
c. Prozessuale Qualifikation mit automatischer Anwendung der lex fori?	260
d. Rückgriff auf lois d'application immédiate der lex fori?	261
e. Lex causae oder lex loci indossamenti ?	261
aa. Anknüpfung der Rechtsnachfolge beim Inhaberkonnossement	262
bb. Parallele zum Internationalen Scheck- und Wechselrecht bei Orderkonnossementen ?	264
cc. Vergleich mit der Anknüpfung des Verfügungsgeschäfts bei einer Forderungszession	265
dd. Einheitliches Abstellen auf den Verfügungsakt als Anknüpfungsgegenstand bei verschiedenen Übertragungsmodi	267
f. Bestimmung des locus indossamenti	268
g. Ergebnis	268
8. Inhaltliche Bestimmtheit der Klausel „carrier's principal place of business“	268
a. IoC-Klausel und „carrier's principal place of business“ in der Gerichtsstandsklausel	270
b. Offenkundigkeitsmaßstäbe	271
9. Widerleglichkeit der Vermutung des Art. 17 I 1 EuGVÜ	271
IV. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen unter Art. 17 I 2 Var. 3 EuGVÜ 1978	272
1. Einführung des Art. 17 I 2 Var. 3 EuGVÜ 1978	272

2. Begriff des Handelsbrauchs in Art. 17 I 2 Var. 3 EuGVÜ 1978	273
3. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen im Verhältnis zwischen Verfrachter und erstem Konnossementsberechtigten unter Art. 17 I 2 Var. 3 EuGVÜ 1978	274
4. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen im Verhältnis zwischen Verfrachter und Drittinhabern unter Art. 17 I 2 Var. 3 EuGVÜ 1978	276
a. Systematische Gleichwertigkeit aller drei Varianten des Art. 17 I 2 EuGVÜ 1978	277
b. Beschränkung auf Konsensprobleme im Verhältnis der ursprünglichen Partner eines Vertragsverhältnisses in der Entstehungsgeschichte	278
c. Grundsätze der „Tilly Russ“-Entscheidung und Sachgerechtigkeit der Lösung über den Rechtsnachfolgeansatz ..	279
V. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen unter Art. 17 I 2 LuganoÜbk.	280
1. Veränderungen im Text des Art. 17 I 2 LuganoÜbk.	281
2. Aussagekraft der Entstehungsgeschichte des Art. 17 I 2 LuganoÜbk. für Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen ..	282
a. Entstehungsgeschichte des Art. 17 I 2 LuganoÜbk. im allgemeinen	282
b. Allgemeine Restriktion und spezielle Liberalität im EFTA-Vorschlag	283
c. Keine spezifisch auf Konnossemente bezogene Änderung gegenüber Art. 17 I 2 EuGVÜ 1978 im Wortlaut ..	283
3. Auslegung des Art. 17 I 2 lit. c LuganoÜbk. mit Hilfe des Art. 9 II CISG	284
a. Bindung des Drittinhabers über Rechtsnachfolgegrundsätze	284
b. Handelsbrauch unter Beachtung der Maßstäbe des Art. 9 II CISG	284
VI. Verhältnis zwischen Art. 17 EuGVÜ und den Haager resp. Visby-Regeln	285
1. Grundsätzlicher Ausschluß von Prorogationsbeschränkungen des autonomen nationalen Rechts durch Art. 17 I EuGVÜ	286
2. Prorogationsbeschränkung durch Haager resp. Visby-Regeln als Fall des Art. 57 EuGVÜ	288
3. Konsequenzen der Durchsetzung der Haager resp. Visby-Regeln über Art. 57 EuGVÜ für das deutsche Recht	290
a. Keine Prorogationsbeschränkung aufgrund rein nationalen Rechts ohne völkerrechtliche Ratifikation der Haager oder Visby-Regeln	290