

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 978-3-16-160312-9 - 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 mahnendem 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. Anknüpfungsmodell 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 Bundesrepu- blik 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 contrat de transport maritime und contrat d'affrètement?	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 lex causae und lex loci actus	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 unbekannte 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- ablander 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 lex banderae	93
(1) Teilrechtswahl bei konsekutiver Substitution	93
(2) Paralleler Einsatz von Schiffen unter mehreren Flaggen	93
(3) Im Zeitpunkt des Vertragsschlusses unbekannte 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 Löscho- 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 Schiffsverkehrspraxis	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 Wohnheitsrecht	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 („Liberta“)	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 internationaleinheits- rechtlicher Konventionen	224
bb. Paramount Clause-Technik in einigen Transport- rechtsübereinkommen	225
b. Völkerrechtliche Übereinkommen als eigene transnatio- nale Rechtsordnung ?	227
aa. Notwendige Geltungsanordnung eines nationalen Rechts	227
bb. Keine transnationale Rechtsordnung und kein rechtsordnungsloser Vertrag	227
c. Paramount Clauses zu Gunsten internationaler Überein- kommen 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 Konnossementssta- tuts?	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 Mitgliedsta- ten 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 Inhaltskon- trolle	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

aa. Striktes Erfordernis der völkerrechtlichen Ratifikation	290
bb. Einfluß des Art. 17 EuGVÜ auf die ordre public-Wertigkeit	290
b. Prorogationsbeschränkung nur aufgrund des Art. 6 II EGHGB, nicht des Art. 6 I EGHGB	291
VII. Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen im autonomen deutschen Recht	292
1. Form und prozessuale Wirkungen	292
2. Zustandekommen der Gerichtsstandsvereinbarung	292
3. Anwendung des § 38 I ZPO oder des § 38 II ZPO?	294
a. Entstehungsgeschichte und gesetzgeberischer Plan des § 38 II ZPO	294
b. Vermeidung von Wertungswidersprüchen mit Art. 17 I EuGVÜ	295
c. Wortlaut des § 38 II ZPO („ferner“)	295
4. Anwendung des § 38 II ZPO auf Gerichtsstandsklauseln in Konnossementen anhand der zu Art. 17 I 2 EuGVÜ 1968 entwickelten Maßstäbe	296
5. Prorogationsbeschränkung durch Art. 6 EGHGB	297
VIII. Zusammenfassung	299
 § 12 Anlehnung des Art. 6 I EGHGB an Art. 10 I VR	300
I. Allgemeines	300
II. Rechtsnatur des Art. 6 EGHGB	301
1. Rechtsnatur des Art. 10 I VR	301
a. Internationalprivatrechtliche Funktion	302
aa. Internationale Abgrenzung des Einheitsrechts gegenüber Nichtmitgliedstaaten	302
bb. Kollisionsrechtliche Auswahlentscheidung zu Gunsten der Einheitsrechtsversion der lex fori	302
cc. Allgemeine Vorschaltfunktion des Kollisionsrechts ..	303
b. Intern-sachrechtliche Abgrenzungsfunktion	303
c. Rangkollisionsrechtliche Funktionen innerhalb des Sachrechts und des IPR	304
2. Ableitung der Rechtsnatur des Art. 6 EGHGB aus der Rechtsnatur des Art. 10 I VR	304
3. Kollisionsrechtliche Komponente des Art. 6 EGHGB	305
a. Keine echte Sachnormqualität des Art. 6 EGHGB mangels eigener Sachentscheidung	305
b. Umfassender Wortlaut ohne Rücksicht auf das Konnossementsstatut	306
c. Positive Formulierung des Art. 6 EGHGB	306

d. Kollisionsrechtliche Komponente autolimitierter Sachnormen	307
III. Kollisionsrechtliche Vorschaltlösung für Art. 6 EGHGB?	307
1. Kollisionsrechtliche Vorschaltlösung in der Tradition des Art. 2 DVOzSFrG?	307
a. Keine kollisionsrechtliche Vorschaltlösung für die Haager Regeln allgemein	308
b. Gruppen von Anwendungsnormen nationaler HR-Gesetze	309
c. <i>Vita Food</i> -Lücke und Prinzipien des Internationalen Einheitsrechts	310
d. Kollisionsrechtliche Vorschaltlösung für Art. 2 DVOzSFrG?	311
e. Keine kollisionsrechtliche Enthaltbarkeit der Visby-Regeln	313
f. Schluß aus der ausdrücklichen Aufhebung des Art. 2 DVOzSFrG	314
2. Einzelnormbezogene Rechtsfolge des Art. 6 EGHGB und Kollisionsnormqualität	314
3. Ergebnis	315
IV. Spezielle ordre public-Klausel	315
1. Anwendungsnormen der internationalen Transportrechtsübereinkommen als spezielle ordre public-Klauseln	315
2. Übernahme der entsprechenden Anwendungstechnik in Art. 6 EGHGB	316
3. Abschließende gesetzliche Festlegung der Voraussetzungen des Eingreifens	316
4. Ergebnis	317
V. Verhältnis des Art. 6 EGHGB zum EVÜ	317
1. Abgrenzung durch Artt. 37 Nr. 1 Var. 3 EGBGB; 1 II lit. c EVÜ	317
2. Fehlende Eingriffsnormenqualität des Art. 6 EGHGB	317
a. Keine Durchsetzung überindividueller, schuldverhältnisfremder Interessen	317
b. Bericht <i>Giuliano/Lagarde</i> und die „Alnati“-Entscheidung des Hoge Raad	318
aa. Keine Übertragbarkeit eines Bilateralisierungsansatzes bei „multilateralen“ Anknüpfungspunkte einer einseitigen Kollisionsnorm	319
bb. Besondere Natur des staatlichen Durchsetzungsinteresses beim zwingenden Konnossementsrecht durch einheitsrechtlichen Ursprung	319
3. Ergebnis	320

§ 13 Anwendungssystem des Art. 10 I VR	321
I. Internationalität der Beförderung	321
II. Ausstellungsort des Konnossements (Art. 10 I lit. a VR)	322
1. Unterzeichnungsort oder Erstbegebungsort als Herstellungsort?	323
a. „créé“ im französischen Original des Art. 10 HR	323
b. Faktische Nähe des Konnossements zu einseitiger Willenserklärung des Verfrachters (Character als contract of adhesion)	324
c. „issued“ im englischen Wortlaut des Art. 10 I lit. a VR	324
2. Festlegung des Unterzeichnungsorts	324
a. Faktischer Unterzeichnungsort, nicht angegebener Ausstellungsort	324
b. Bedeutung des angegebenen Ausstellungsortes für die Bestimmung des tatsächlichen Unterzeichnungsortes	325
c. Kein Schutz des guten Glaubens auf der Ebene der Anwendungsnormen des Internationalen Einheitsrechts	326
d. Bestimmung des Ausstellungsortes bei Fehlen einer Angabe im Konnossement	327
III. Ausgangshafen (Art. 10 I lit. b VR)	327
1. Praktische Relevanz des Art. 10 I lit. b VR neben Art. 10 I lit. a VR	327
2. Abstellen auf den tatsächlichen Ausgangshafen	328
a. Grundsatz	328
b. Einpassung in das Anwendungssystem der internationalen Transportrechtskonventionen	329
IV. Faktum der bestimmten Ausübung von Parteiautonomie (Art. 10 I lit. c VR)	331
1. Faktum der bestimmten Ausübung von Parteiautonomie als (objektiver) Anknüpfungspunkt	331
a. Parteiautonomie und einseitige Anwendungsnormen des Internationalen Einheitsrechts	332
aa. Besonderheit der Anknüpfung an das Faktum der bestimmten Ausübung von Parteiautonomie in einer Anwendungsnorm	332
bb. (Mögliche) Differenz zwischen Parteiwillen und Rechtsfolge der Anwendungsnorm	332
cc. Kollisionsrechtlicher Ansatz zur Rechtfertigung der gewählten Anknüpfungstechnik	333
dd. Vermeidung von Rechtsfolgedifferenzen mit Art. 10 I litt. a, b VR	334
b. Art. 10 I lit. c VR und die Interessen der privaten Parteien	334

c. Vermeidung von Konflikten mit den Interessen der Parteien durch geeignete Prorogation	335
2. Übersicht über die Problemstellungen	337
3. Art. 10 I lit. c Var. 2 VR und die Wahl einer den Visby Rules im wesentlichen entsprechenden Gesetzgebung eines Nichtmitgliedstaats der Visby Rules	337
a. Systematisches Argument aus Vergleich mit Art. 10 I litt. a, b VR	337
b. Zweite Untervariante im französischen Wortlaut des Art. 10 I lit. c Var. 2 VR	338
c. Sachliche Kriterien für die Bestimmung der in Betracht kommenden Staaten	338
4. Allgemeine Rechtswahlklausel als hinreichend bestimmte Ausübung von Parteiautonomie ?	339
a. Stillschweigende Rechtswahl und Art. 10 I lit. c Var. 2 VR	339
b. Beachtung der sachrechtlichen Abgrenzungsfunktion . . .	340
aa. Keine umfassende Geltung des VR-Rechts innerhalb einer Rechtsordnung	341
bb. Anwendungsnormen des Internationalen Einheitsrechts und renvoi-Ausschluß	342
(1) Einseitige Kollisionsnormen und renvoi-Ausschluß	342
(2) Doppelfunktion der Anwendungsnormen des Internationalen Einheitsrechts	343
c. Begründung aus dem Willen der Parteien heraus?	344
d. Argumente aus dem französischen und englischen Wortlaut des Art. 10 I lit. c Var. 2 VR	345
aa. „législation“ resp. „legislation“, nicht „loi“ resp. „law“	345
bb. Partizipialkonstruktion mit Bezug auf „législation“ resp. „legislation“	345
cc. Verwendung des Grundbegriffs „dispositions“ resp. „rules“	346
e. Vergleich mit Art. 10 I lit. c Var. 1 VR	346
f. Ergebnis	346
5. Art. 10 I lit. c VR und Paramount Clauses	347
a. Eindeutige Paramount Clauses zu Gunsten der Visby-Regeln am Beispiel der Cl.3 Visconbill	347
b. Paramount Clauses des enactment-Typs zu Gunsten der Haager Regeln	348
aa. Fehlen von die VR einbeziehenden Zusätzen	349
bb. Nationale VR-Gesetzgebung als „enactment“ der HR?	350

cc. Ergebnis	351
c. Paramount Clauses des hier sog. reinen compulsory applicability-Typs	351
aa. Problem des Bestandteils „compulsorily applicable“	352
bb. Übernahme einer unter den Haager Regeln entwickelten Technik ohne besondere Überprüfung auf ihre Kompatibilität mit den Visby-Regeln und der prima facie daraus resultierende Zirkel	352
cc. Lösung entsprechend renvoi-Grundsätzen analog Art. 4 I 2 EGBGB?	354
dd. Argument aus der Gleichwertigkeit von Art. 10 I lit. c Var. 2 und Var. 1 VR ?	354
ee. Vergleich mit den Paramount Clauses des enactment-Typs	355
ff. Ungezielte Paramount Clauses	356
gg. Verständnis des Tankerverkehrs	356
hh. Kombinierte HR- und VR-Paramount Clauses	357
6. Wahl nur von Teilen der Visby-Regeln	358
a. Wortlautargument aus dem Fehlen eines Zusatzes „in toto“	359
b. Visby-Regeln als aufeinander abgestimmtes Ganzes	359
c. Problematik der Grenzziehung im Einzelfall	360
d. Systematisches Argument aus Art. 10 I lit. c Var. 2 VR	360
e. Konstruktionsbedingte Möglichkeit der Divergenz der von den Parteien gewollten und der statutarischen Rechtsfolgen	361
V. Zusammenfassung	362
VI. Exkurs: Fortbestehen der völkerrechtlichen Bindung des Beitrittsgebietes durch die Visby-Regeln	362
1. Art. 12 EinigungsV und das Fortgelten völkervertraglicher Bindungen der DDR	363
a. Kein Erlöschen gemäß Art. 12 I EinigungsV und den Materialien	363
b. Res inter alios acta aliis nec prodest nec nocet	363
c. Innerstaatliche Rechtsklarheit und Rechtssicherheit	364
d. Argumentation aus Art. 12 III EinigungsV	364
2. Fortgelten völkervertraglicher Bindungen eines inkorporierten Staates im Völkerrecht	365
a. Keine Anwendbarkeit der Grundsätze des Art. 31 II der Wiener Konvention über die Staatensukzession in völkerrechtliche Verträge von 1978	365
b. Staatenpraxis in Fällen der Inkorporation	366
c. Grundsatz des Schutzes des Vertrauens der Vertragspartner	366

d. Keine desuetudo multilateraler Verträge durch Nichtanwendung seitens einzelner Vertragspartner	367
e. Suspension fortbestehender völkervertraglicher Verpflichtungen?	367
3. Beitritt der neuen Bundesländer und nicht der DDR als solcher	368
4. Fehlen eines Zustimmungsgesetzes?	369
5. Ergebnis	369
§ 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 Bundesrepublik Deutschland aus den Haager Regeln (Art. 6 II EGHGB)	372
1. Sachlicher Umfang des Reservatbereiches der Haager Regeln	373
2. Erfordernis des Bestimmungshafens in einem Mitgliedstaat der Haager Regeln	374
3. Art. 6 II 1 EGHGB und die Doppelmitgliedschaft von Staaten sowohl in den Haager als auch in den Visby-Regeln	375
a. Gegenschluß aus dem Gesetzeswortlaut?	376
b. Argumentation aus Art. 6 II 1 Hs. 2 EGHGB und die besondere Rolle des Art. 5 S. 1 HR	376
c. Beachtung völkerrechtlicher Bindungen aufgrund HR-Mitgliedschaft durch Art. 6 II Visby-Protokoll	377
d. Art. 30 IV Wiener Vertragsrechtskonvention	378
e. Völkerrechtskonforme Auslegung und Zweck des Art. 6 II EGHGB	379
4. Erstreckung des Vorbehalts aus Art. 6 I 2 Hs. 2 EGHGB auf Art. 6 I 1 Nr. 1 EGHGB	379
5. Art. 6 II 1 EGHGB als nationale Kollisionsnorm der Haager Regeln	380
a. Erweiterung des internationalen Anwendungsbereichs des (modifizierten) deutschen zwingenden Konnossementsrechts über Art. 6 I EGHGB hinaus	380
b. Irrelevanz von Paramount Clauses zu Gunsten der Haager Regeln als Anknüpfungsmoment im Rahmen des Art. 6 II 1 EGHGB	380
IV. Weitgehende anknüpfungstechnische Gleichstellung der Bundesrepublik mit Mitgliedstaaten der Visby-Regeln	381
1. Notwendigkeit einer ausdrücklichen Gleichstellung	381
2. Gleichstellung hinsichtlich des einkommenden und des ausgehenden Verkehrs	381

3. Keine Gleichstellung in Art. 6 I 1 Nr. 1 EGHGB	381
V. Innerdeutsche Kabotage	383
1. Grundsatz	383
a. Kabotage und Art. 6 I 1 EGHGB	383
b. Kabotage und Art. 6 I 2 Hs. 1 iVm Art. 6 II 1 Hs. 1; S. 2 EGHGB	383
c. Ablehnung von Einwendungen	384
2. Rechtspolitische Kritik der in Art. 6 II 2 EGHGB angelegten Differenzierung	385
a. Haftungsrechtliche Schlechterbehandlung der Kabotage mit deutschen Schiffen gegenüber jener mit Schiffen aus anderen EG-Mitgliedstaaten	385
b. Mangelnde Veranlassung der gesetzlichen Differenzierung durch die Haager Regeln	387
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
1. Ratio der Artt. 5 IV lit. a EVÜ; 29 IV 1 Nr. 1 EGBGB	393
a. Bedürfnis des einzelnen carriers nach einheitlicher Anknüpfung von Personenbeförderungsverträgen als Massenverträgen	394
b. Regulierung von Personenbeförderungsverträgen durch Internationales Einheitsrecht	394
c. Modell eines transnationalen Vertragsabschlußmarktes ...	395
aa. Maßgeblichkeit des Vertragsabschlußmarktes für Artt. 5 II EVÜ; 29 I EGBGB	395
bb. Transnationaler Markt für grenzüberschreitende Beförderungsleistungen	397
2. Ratio der Rückausnahme der Artt. 5 V EVÜ; 29 IV 2 EGBGB	397
a. Bisherige Erklärungsansätze	397
b. Differenzierung nach Intensität der Nahebeziehung zum Heimatland des Verbrauchers ?	398
c. Vertragsabschlußmarkt im Heimatland des Verbrauchers als Erklärungsbasis im Rahmen eines Marktmodells	398

3. Umfang der Rückausnahme der Artt. 5 V EVÜ; 29 IV 2 EGBGB	400
a. Autonome Begriffsbestimmung ohne Rückgriff auf § 651a BGB	400
b. Kriterium des funktionellen Eigenwerts der einzelnen Teilleistung	400
aa. Grundsatz	400
bb. Behandlung von Fährverträgen und Ausflugschiff-fahrten	401
cc. Behandlung von Kreuzfahrten	402
dd. Abgrenzungsproblemfälle	402
c. Katalog von Fragen eines Tests zur Abgrenzung von Be-förderungs- und Reiseverträgen	402
III. Anknüpfung reiner Personenbeförderungsverträge	403
1. Rechtswahl nach Art. 27 I EGBGB	403
2. Objektive Anknüpfung	404
a. Grundsatz	404
b. Ausnahmeanknüpfung über Art. 28 V EGBGB	404
aa. Systematische Wertung aus Art. 29 IV 1 Nr. 1 EGBGB	404
bb. Kongruenz von Abschlußort und gewöhnlichem Aufenthalt des Verbraucher-Passagiers	405
IV. Besonderes Verbraucherschutzkollisionsrecht der Art. 29 I, II EGBGB für Pauschalreisen, insbesondere Kreuzfahrten	405
1. Verbrauchervertrag	405
2. Art. 29 I Nrn. 1 und 2 EGBGB	406
a. Aktive Absatztätigkeit (Art. 29 I Nr. 1 EGBGB)	406
b. Entgegennahme von Bestellungen (Art. 29 I Nr. 2 EGBGB)	407
3. Einschränkung der Rechtswahl durch Günstigkeitsver-gleich	408
4. Objektive Anknüpfung an den gewöhnlichen Aufenthalt des Verbrauchers	409
5. Spezielle Anknüpfung der Form des Vertrages nach Art. 29 III EGBGB	410
6. Anknüpfung bei tatbestandlicher Nichterfüllung der Art. 29 I Nrn. 1,2 EGBGB	410
V. Kollisionsrechtlicher Verbraucherschutz durch § 12 AGBG? ...	411
1. Abschließende Regelung und Sperrwirkung des Art. 5 EVÜ	412
2. Bewußte Entscheidung gegen einen kollisionsrechtlichen Verbraucherschutz in Art. 5 IV EVÜ	412
3. Unzulässige partielle Außerkraftsetzung des Art. 4 EVÜ	412

4. Verstoß gegen den Grundsatz der freien Rechtswahl als Grundprinzip des EVÜ	412
5. Schluß aus der wertungsmäßigen Übereinstimmung zwischen § 12 AGBG und Art. 5 I EVÜ	413
6. Schlußfolgerung	413
VI. Zusammenfassung	414
§ 16 Sonderanknüpfung deutschen Seepersonenbeförderungsrechts	415
I. Keine Sonderanknüpfung der bundesdeutschen Umsetzung des AÜ in der Anlage zu § 664 HGB	415
1. Fehlende Übernahme der Anwendungsnorm des AÜ	416
2. Keine Sonderanknüpfung über Art. 34 EGBGB	416
II. Bedeutung der Ratifikation des AÜ durch die DDR	417
1. Fortbestehen der völkerrechtlichen Bindung des Beitrittsgebiets durch das AÜ	417
2. Internationaler Anwendungsbereich des AÜ	418
a. Internationaler Anwendungsbereich nach Art. 2 I AÜ im allgemeinen	418
aa. Internationalität der vereinbarten Beförderung (Art. 1 IX AÜ)	418
bb. Zusätzliche, alternative Anknüpfungspunkte mit Bezug zu Vertragsstaaten	418
b. Bedeutung des von der DDR erklärten Vorbehalts	419
aa. Zulässigkeit des Vorbehalts	419
bb. Wirkung und Fortbestehen des Vorbehalts	420
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
1. Normalfall: Recht des Sitzes der Werft	423
2. Problemkonstellationen mit verschiedenen Werften für einzelne Bauabschnitte	424
a. Sukzessive Bauverträge mit zwei verschiedenen Werften	424
b. Mehrere Werften desselben Unternehmens	424
c. Unterverträge des Schiffbauunternehmers mit anderen Werften	425
d. Schiffbauunternehmer als Generalunternehmer	425
e. Mehrere Werftunternehmen in einem Konsortium	425
III. Zusammenfassung	426

§ 18 Schiffsreparaturverträge	427
I. Regelanknüpfung	427
II. Mögliche Sonderfälle bei der objektiven Anknüpfung	428
1. Entsendung von Werftpersonal zur lokalen Vornahme von Reparaturen	428
a. Ausgrenzung von lokalen Reparaturen als Garantieleistungen der Bauwerft	428
b. Unterstützung einer lokalen Werft durch Personal eines anderen Unternehmens	429
aa. Entsendung im Rahmen eines längerfristigen Wartungsvertrages zwischen Schiffsbetreiber und entsendendem Unternehmen	429
bb. Entsendung auf Grund eines Vertrages zwischen lokaler Werft und entsendendem Unternehmen	429
cc. Entsendung auf Grund eines besonderen Vertrages zwischen entsendendem Unternehmen und Schiffsbetreiber	429
2. Entsendung von Werftpersonal zur Vornahme kleinerer Reparaturen während der Fahrt	430
3. Einsatz eines mobilen Werkstattschiffes	430
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
1. Grundsatz	433
2. Vermeintliche Kritikpunkte	433
3. Ausnahmeklausel des Art. 28 V EGBGB und Anknüpfung an das Register	434
a. Parallele zu Art. 28 III EGBGB in Fällen ohne Umregistrierung	435
b. Keine Parallele zu Art. 28 III EGBGB in Umregistrierungsfällen	435
c. Konventionsvergleichung mit den beiden Haager Abkommen über das auf internationale Kaufverträge anwendbare Recht von 1955 und 1986	436
aa. Schiffskaufverträge und die beiden Haager Abkommen über das auf internationale Kaufverträge anwendbare Recht von 1955 und 1986	436
bb. Mögliche Rückschlüsse auf die Anknüpfung unter dem EVÜ?	437
III. Hire Purchase Agreements (Schiffsleasing)	439
1. Typus und Konstruktion	439

2. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	440
a. Rechtswahl	440
b. Objektive Anknüpfung	440
IV. Zusammenfassung	440
§20 Schleppverträge	442
I. Rechtswahl	442
II. Objektive Anknüpfung	443
§21 Bergungsverträge	444
I. Rechtswahl	444
II. Objektive Anknüpfung	445
1. Grundsatz: Anknüpfung über Art. 28 II 2 EGBGB	445
2. Mögliche Besonderheiten bei mehreren bergenden Schif-	
fen	445
a. Keine Besonderheiten bei gesonderten Bergungsverträ-	
gen mit jedem der Berger	445
b. Bildung einer ad hoc-Gesellschaft	445
c. Anknüpfung über Art. 28 I EGBGB	446
3. Ausnahmefälle im Rahmen des Art. 28 V EGBGB	446
III. Vorrang internationaler Konventionen	447
1. Anwendungsbereich des Internationalen Übereinkommens	
von 1910 (Art. 15 IÜS)	447
a. Grundsatz (Art. 15 I IÜS)	448
b. Ausnahmen (Art. 15 II IÜS)	448
2. International Convention on Salvage, 1989	448

Teil V: IPR der Schiffsmanagement- und Schiffsagentenverträge

§22 Schiffsmanagementverträge	451
I. Erscheinungsformen von Schiffsmanagementverträgen	451
II. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	451
1. Rechtswahl	451
2. Objektive Anknüpfung	452
§23 Schiffsagentenverträge	453
I. Funktionen und Aufgaben des Schiffsagenten	453
II. Kollisionsrechtliche Anknüpfung	453
1. Rechtswahl	453
2. Objektive Anknüpfung	454

Teil VI: Internationales Seearbeitsrecht

§ 24 Internationales Seearbeitsrecht des Art. 30 EGBGB	459
I. Geltung des Art. 30 EGBGB für Seearbeitsverträge	459
1. Systematische Struktur des Art. 30 II EGBGB	459
a. Logisch geschlossenes umfassendes System der Art. 30 II Nrn. 1 und 2 EGBGB	459
b. Unterfälle des Art. 30 II Nr. 2 EGBGB	461
c. Ausnahmeklausel des Art. 30 II Hs. 2 EGBGB	462
aa. Echtes Regel-Ausnahme-Verhältnis	462
bb. Erfordernis der Kumulation mehrerer gleichgerichteter gewichtiger Umstände	463
c. Konsequenz für Seearbeitsverträge	464
d. Fehlen einer speziellen Bereichsausnahme für Seearbeitsverträge	465
2. Historische Analyse (<i>Giuliano/Lagarde</i> -Bericht)	465
II. Subsumtion von Seearbeitsverträgen unter Art. 30 II EGBGB	466
1. Meinungsstand	466
a. Flaggenanknüpfung als Unterfall des Art. 30 II Nr. 1 EGBGB	466
b. Anknüpfung gemäß Art. 30 II Nr. 2 EGBGB ohne Relevanz der Flagge als Anknüpfungspunkt	467
c. Seearbeitsverträge als Fallgruppe im Bereich des Art. 30 II Hs. 2 EGBGB	468
aa. Darstellung der vertretenen Auffassungen	468
(1) Offene Abwägung ohne systematische Einordnung	468
(2) Flagge als Hauptanknüpfung im Rahmen der Gesamtheit der Umstände	469
(3) Subsystem im Rahmen des Art. 30 II Hs. 2 EGBGB als dritter Alternative	469
bb. Prinzipienbezogene Kritik	470
d. Zwischenergebnis	470
2. Völkerrechtliche Zuordnung von Schiffen zu einem einzigen Staat	470
a. Rechtliche Natur der Flaggenhoheit	472
aa. Flaggenhoheit als Territorialhoheit?	472
(1) Fehlen wesentlicher Elemente der Territorialhoheit bei Schiffen	473
(2) Gefahr unlösbarer Jurisdiktionskonkurrenzen	474
(3) Zugriffsrechte auf ausländische Schiffe im Fall bewaffneter Konflikte	474
(4) Ablehnung in der Staatenpraxis	474
bb. Flaggenhoheit als Personalhoheit?	475

(1) Mittelbarer Rückbezug auf die Eigentümer?	475
(2) Schiff als juristische Person (<i>sui generis</i>)?	475
cc. Flaggenhoheit als eigenständige Hoheitsform	477
b. Völkerrechtliche Voraussetzungen der Anerkennung der Flaggenhoheit eines bestimmten Staates	478
aa. Effektive Sanktionierung des genuine link-Prinzips durch das Hohe See-Übk.?	478
(1) Entstehungsgeschichte des Art. 5 I 3 Hohe See- Übk.	479
(2) Fehlen ausdrücklicher Sanktionsregeln im Hohe See-Übk.	479
bb. Sanktion der Nichtanerkennung der Flaggenhoheit bei fehlendem genuine link?	480
(1) Art. 5 I 3 Hohe See-Übk. als der Bildung eines Völkergewohnheitsrechts entgegenstehende Rechtsnorm	480
(2) Probleme der Definition eines effektiven genui- ne link	480
c. Ergebnis	481
3. Zuordnung von Schiffen zum Flaggenstaat im Sinne von Art. 30 II Nr. 1 EGBGB	481
a. Abgrenzungskriterium des Art. 30 II Nr. 1 EGBGB („in ein und demselben Staat“)	481
aa. Unterworfenheit eines lokalisierbaren Ortes unter die Hoheitsgewalt (<i>jurisdiction</i>) eines Staates	482
bb. Schluß aus der Genese des Art. 30 II EGBGB	482
cc. Übereinstimmung von Territorial- und Flaggenho- heit in der Bezogenheit auf Orte	483
dd. Völkerrechtlicher Bezug der Flaggenhoheit zu Ar- beitsbedingungen	483
b. Stetigkeits- und Kontinuitätsmoment	484
c. Teleologische Übereinstimmung zwischen Flaggen- und Arbeitsortanknüpfung	484
d. Aspekte der einheitlichen Auslegung des EVÜ	485
aa. Rechtsvergleichendes Indiz übereinstimmender Alt- rechtslagen in den Mitgliedstaaten des EVÜ	485
bb. Verhältnis zwischen Art. 6 EVÜ und vorangegange- nen Entwürfen für EWG-Verordnungen	486
4. Verteidigung der Flaggenanknüpfung gegen angebliche Kri- tikpunkte	487
a. Gleichstellung von Flaggen- und Territorialhoheit in Art. 30 II Nr. 1 EGBGB als unzulässige Analogie?	487
b. Irrelevanz von Beziehungen zum Heimathafen und von Hafenaufhalten	488

aa. Irrelevanz von Beziehungen zum Heimathafen	488
bb. Irrelevanz der Aufenthalte in den angelaufenen Häfen	488
(1) Erfüllung der spezifischen Arbeitsleistung an Bord des Schiffes oder zumindest schiffsbezogen	488
(2) Anwendung des Entsendungsgedankens des Art. 30 II Nr. 1 aE EGBGB	489
(3) Faktische Irrelevanz der Hafenaufenthalte für das Arbeitsverhältnis	489
c. Flaggenanknüpfung und Gefahr des Statutenwechsels	490
d. Vergleich der Flaggenanknüpfung mit der Anknüpfung der Arbeitsverhältnisse von Flugpersonal	491
e. Flaggenanknüpfung und angebliche Rechtsunsicherheit wegen Einzelfallkontrolle	493
f. Flaggenanknüpfung und Gesetzesumgehung	493
aa. Ausschluß des Rückgriffs auf die <i>fraus legis</i> durch Art. 30 II Hs. 2 EGBGB	493
bb. Ungeeignete Rechtsfolge der <i>fraus legis</i>	493
cc. Fehlende innere Berechtigung des Einsatzes der <i>fraus legis</i>	494
g. Ergebnis	494
5. Fallgruppen der Anknüpfung von Seearbeitsverträgen nach Art. 30 II Nr. 2 EGBGB	495
a. Wechseldienst auf Schiffen unter verschiedenen Flaggen	495
b. Beschäftigung auf Schiffen unter verschiedenen Flaggen im Rahmen mehrerer sukzessiver Arbeitnehmerüberlassungen	495
aa. Anknüpfung des eigentlichen Arbeitsvertrages	495
bb. Exkurs: Anknüpfung von Arbeitnehmerüberlassungsverträgen	496
c. Festlegung der „einstellenden Niederlassung“	496
aa. Keine Gleichsetzung der einstellenden Niederlassung mit dem effektiven Verwaltungssitz des Arbeitgebers	496
(1) Gesetzliche Differenzierung zwischen Hauptverwaltung und Niederlassung in Art. 28 II 1, 2 EGBGB	497
(2) Französischer Wortlaut des Art. 6 II lit. b EVÜ („établissement“)	497
(3) Niederlassung als eigenständige, dezentrale Organisationseinheit	497
bb. Charakteristika der „einstellenden Niederlassung“	498
6. Bedeutung der Ausnahmeklausel des Art. 30 II Hs. 2 EGBGB für Seearbeitsverträge	500

a. Korrekturfunktion der Ausnahmeklausel	500
b. Beispielsfälle	500
c. Mögliche Anknüpfungspunkte im Rahmen der Ausnah- meanknüpfung	501
III. Zulässigkeit einer Rechtswahl im Internationalen Seearbeits- recht	502
IV. Bedeutung des § 1 SeemG	504
1. Keine internationalprivatrechtliche Funktion des § 1 SeemG seit 1986	504
a. Vollständige Ersetzung des Altkollisionsrechts durch das EVÜ	505
aa. Gegenschluß aus Art. 32 EVÜ und dem Protokoll zum EVÜ	505
bb. Gegenschluß aus Art. 23 EVÜ	506
b. Folge des Gebots einheitlicher Auslegung	506
2. Verbliebene Funktionen des § 1 SeemG	507
a. Sonderanknüpfung von Eingriffsnormen des Seemanns- gesetzes	507
aa. Sonderanknüpfung der überindividuellen öffentli- chen Interessen dienenden Teile des Seemannsgeset- zes entsprechend Art. 34 EGBGB	507
bb. Kein Vorrang des Art. 30 EGBGB vor Art. 34 EGBGB	508
b. Qualifikationsnorm	509
c. Internrechtliche Abgrenzungsnorm	509
V. Zusammenfassung	510
§ 25 Bedeutung und Einordnung des § 21 IV 1 FlaggRG	511
I. Politisches und rechtspolitisches Umfeld des § 21 IV 1 FlaggRG	511
1. Internationales Seeschiffregister (ISR)	511
2. Gesetzgebungstechnische Kritik des § 21 IV 1 FlaggRG	512
a. Generelle Fragwürdigkeit einer negativen einseitigen Kollisionsnorm im autonomen IPR	512
b. Standort im falschen Gesetz	512
c. Keine Auslegung einer allseitigen durch eine einseitige Kollisionsnorm	513
3. Politisches Umfeld der ISR-Gesetzgebung	513
4. Keine Rechtfertigung durch eine allgemeine Regel des Völkerrechts	514
II. Aussage des § 21 IV 1 FlaggRG	514
1. Ausgrenzungen	516
2. Besondere Gewährung von Parteiautonomie?	516
3. Grammatikalische Auslegung	517

a. Keine generelle Abhängigkeit der Anwendung des deutschen Rechts von einer Wahl deutschen Rechts	517
b. Mehrdeutigkeit der Wortgruppe „nicht schon“	518
4. Systematische Auslegung	518
5. Teleologische Auslegung	520
III. Verhältnis des § 21 IV 1 FlaggRG zum EVÜ	524
1. Rechtfertigung durch Artt. 7 II EVÜ; 34 EGBGB?	524
2. § 21 IV 1 FlaggRG und Art. 23 EVÜ	525
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
1. (Entsprechende) Anwendung des Art. 7 II EGVVG zur Bestimmung der Belegenheit des Risikos	533
2. Belegenheit des Risikos bei der Schiffs(kasko)versicherung	535
a. „Unterscheidungskennzeichen“ und „Zulassung“ bei Schiffen?	536
b. Richtlinienkonforme Auslegung des Art. 7 II Nr. 2 EGVVG	537
c. Problemfall der Doppelregistrierung	539
3. Belegenheit des Risikos bei der Gütertransportversicherung	540
4. Risikobelegenheit bei der Versicherung von Haftpflichtrisiken (protection class und indemnity class der P & I Versicherung; charterers' liability insurance)	541
a. Besondere Behandlung der Versicherungsverhältnisse im Rahmen von P & I Clubs wegen ihrer genossenschaftlichen Konstruktion?	541
aa. Gesellschaftsrechtliche Qualifikation der P & I Clubs?	541
bb. Gesamtsystem der 2. RiLi Schaden	542
cc. Ausnahmetatbestand des Art. 3 I 1. RiLi Schaden?	543
dd. Ausnahmetatbestand des Art. 2 Nr. 2 lit. c 1. RiLi Schaden?	543
b. Risikobelegenheit am Sitz des Versicherungsnehmers	543
5. Risikobelegenheit bei der Rechtsschutzversicherung (defence class der P & I Versicherung)	545

IV. Anknüpfung von Schiffs- und Gütertransportversicherungen ..	545
1. Historischer Rückblick auf die deutsche Altrechtslage	545
2. Rechtswahl	547
a. Art. 10 I 1 iVm 2 Nr. 1 EGVVG	547
b. Rückgriff auf Art. 10 III iVm Artt. 8; 9 I, II EGVVG ...	548
c. Anwendung des Art. 10 III EGVVG bei Transportversi- cherungen	549
d. Konflikt zwischen Art. 10 I 1 iVm 2 Nr. 1 EGVVG und Art. 7 I lit. f 2. RiLi Schaden	550
aa. Freie Rechtswahl nach Art. 7 I lit. f 2. RiLi Scha- den	550
bb. Bestätigung der freien Rechtswahl für Transportver- sicherungen aus der Entstehungsgeschichte des Art. 7 I lit. f 2. RiLi Schaden	551
cc. Richtlinienwidrigkeit des Art. 10 I 1 iVm 2 Nr. 1 EGVVG	552
e. Richtlinienkonforme Korrektur der deutschen Umset- zung	553
aa. Ansatz der richtlinienkonformen Rechtsfortbil- dung, nicht der richtlinienkonformen Auslegung ...	553
bb. Europarechtliche Vorgaben für die richtlinienkonfor- men Rechtsfortbildung	555
(1) Unmittelbare Wirkung von Richtlinien und Ho- rizontalverhältnis	557
(2) Normative Wirkung von Richtlinien bei fehler- hafter Umsetzung	558
(3) Keine Sperrwirkung des nationalen Rechts bei perfekt regelungsintensiven Richtlinien	559
(4) Wahrung gemeinschaftsrechtlicher begründeter Individualrechte	560
cc. Gemeinschaftsrechtlich gewährte Parteiautonomie ..	561
f. Keine Korrektur durch die Umsetzung der 3. RiLi Scha- den	563
3. Objektive Anknüpfung	563
a. Differenzierung nach Konvergenz- und Divergenzfällen ..	563
b. Konvergenzfälle: Art. 8 EGVVG	564
aa. Grundsatz	564
bb. Faktische Bedeutung für Gütertransport- und Schiffsversicherungen	564
cc. Einfluß des Art. 9 III EGVVG auf die objektive An- knüpfung?	565
c. Divergenzfälle: Art. 11 EGVVG	566
aa. Kreis der zur Auswahl stehenden Rechtsordnungen ..	566
bb. Anknüpfung nach der engsten Verbindung	566

cc. Vermutung zu Gunsten des Rechts der Risikobele-	567
genheit	
V. Anknüpfung von Risiken der P & I Versicherung	567
1. Historischer Rückblick	567
2. Rechtswahl	568
a. Haftpflichtrisiken	568
b. Defence class	568
3. Objektive Anknüpfung	569
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 Inter-	
nationalen Schuldvertragsrechts	578
II. Regelmäßiges Fehlen besonderer seerechtlicher Anknüpfungs-	
interessen	579
Literaturverzeichnis	582
Sachregister	670

Abkürzungsverzeichnis

A.2d	Atlantic Reporter, Second Series
aaO	am angegebenen Ort
abgedr.	abgedruckt
abl.	ablehnend
ABl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
Abs.	Absatz
AC	The Law Reports, Appeal Cases
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen
aE	am Ende
aF	alte Fassung
AfS	Arkiv for Sjørett
A-G	Advocaat Generaal
AG	Amtsgericht
AG	Die Aktiengesellschaft
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AiB	Arbeitsrecht im Betrieb
AL	Air Law
All ER	The All England Law Reports
ALR	Australian Law Reports
ALR Comm.	The African Law Reports Commercial
AMC	American Maritime Cases
Am.J.Comp.L.	American Journal of Comparative Law
Am.J.Int.L.	American Journal of International Law
An.Der.Mar.	Anuario de derecho marítimo
Anm.	Anmerkung
Ann.dr.comm.	Annales de droit commerciale
Ann.dr. Louvain	Annales du droit de Louvain
Ann.dr.mar. aérien	Annuaire de droit maritime et aérien
Ann.dr.mar. aéro-spat.	Annuaire de droit maritime et aéro-spatial
Ann.Inst.Dr.int.	Annuaire de l'Institut de Droit International
AnwBl	Anwaltsblatt
AO	Abgabenordnung
AöR	Archiv für öffentliches Recht
AP	<i>Hueck, Alfred / Nipperdey, Hans Carl / Dietz, Eduard</i> (Begr.), Nachschlagewerk des Bundesarbeitsgerichts – Arbeitsrechtliche Praxis (München Losebl. 1950ff.)
App.	Cour d'Appel (Frankreich) resp. Corte d'Appello / Corte di Appello (Italien)
AppG	Appellationsgericht
ArbG	Arbeitsgericht
AR-Blattei ES	<i>Oehmann, Werner / Dieterich, Thomas</i> (Hrsg.), Arbeitsrechts-Blattei – Entscheidungssammlung (Wiesbaden Losebl. 1992ff.)

L

Abkürzungsverzeichnis

AR-Blattei SD	<i>Oehmman, Werner / Dieterich, Thomas</i> (Hrsg.), Arbeitsrechts-Blattei – Systematische Darstellungen (Wiesbaden Losebl. 1992ff.)
ArchVR	Archiv des Völkerrechts
arr.	arrondissement
Arr.Rb.	Arrondissementsrechtbank
Art.	Artikel
AÜ	Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, signed at Athens on December 13, 1974, abgedr. u.a. in: <i>H. Schadee/M. Claringbould</i> (eds.), Transport – International Transport Treaties (Deventer, Antwerp, London, Frankfurt, Boston Losebl. 1977ff.) 1-229
AuR	Arbeit und Recht
A&V	Aansprakelijkheid en Verzekering
Avi	Commerce Clearing House Aviation Cases
AWD	Außenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters
BAG	Bundesarbeitsgericht
BAGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesarbeitsgerichts
Banca borsa	Banca, borsa e titoli di credito
BAnz.	Bundesanzeiger
Basler Jur.Mitt.	Basler Juristische Mitteilungen
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayObLGZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bayerischen Obersten Landesgerichts in Zivilsachen
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BB	Betriebsberater
BBl.	Bundesblatt
Begr.	Begründer
Beibl.	Beiblatt
Beil.	Beilage
Bem.	Bemerkung
BerDGesVR	Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht
BFH	Bundesfinanzhof
BFHE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesfinanzhofs
BFH/NV	Sammlung amtlich nicht veröffentlichter Entscheidungen des Bundesfinanzhofs
BG	Bundesgericht
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts – Amtliche Sammlung
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
Bl.	Blatt
Brit. Yearb.Int.L.	British Yearbook of International Law
BRZ	Bruttoraumzahl
BSG	Bundessozialgericht
BSGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundessozialgerichts
BStBl	Bundessteuerblatt
BT-Drs.	Deutscher Bundestag, Drucksache
Bull. arrêts	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation – Chambres civiles
Bull.transp.	Bulletin des transports

BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
C.A.	Court of Appeal
Cah.Dr.Eur.	Cahiers de droit européen
Cal.	California
Cambridge L.J.	Cambridge Law Journal
Can. Bar Rev.	Canadian Bar Review
Cass.	Cour de Cassation (Frankreich) resp. Corte di Cassazione (Italien)
C.D.Cal.	United States District Court for the Central District of California
CEE / C.E.E.	Communauté Européenne Économique
Ch.D.	High Court of Justice, Chancery Division
Chron.	Chronique
Cir.	United States Court of Appeals for the ... Circuit
CISG	United Nations Convention on the International Sale of Goods, signed at Vienna on April 11, 1980, BGBl. 1989 II 588
C.J.	Circuit Judge
Ch.J.	Chief Justice
Cl.	Clause
C.L.R.	Commonwealth Law Reports
Clunet	Journal du droit international, fondée par E. Clunet
CMI	Comité Maritime Internationale
CMLR	Common Market Law Review
CMLRep.	Common Market Law Reports
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956, BGBl. 1961 II 1119, 1962 II 12
cod.nav.	Codice della navigazione
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
col.	columna
Corte Cost.	Corte Costituzionale
Cornell L.Rev.	Cornell Law Review
COTIF	Convention Concerning International Carriage by Rail, signed at Bern on May 9, 1980, BGBl. 1985 II 129
CPIJ	Court Permanent Internationale de Justice
Ct.	Court
Ct.App.	Court of Appeal
Cyprus LR	Cyprus Law Reports
D.	Recueil Dalloz
DAG	Deutsche Angestellten-Gewerkschaft
DB	Der Betrieb
D.C.Cir.	United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit
D.Conn.	United States District Court for the District of Connecticut
DDR	Deutsche Demokratische Republik
Del.	Delaware
d.h.	das heißt
dies.	dieselbe
diess.	dieselben
Dir.com. e scambi int.	Diritto comunitario e degli scambi internazionale
Dir.comm.int.	Diritto di commercio internazionale
Dir.Mar.	Il Diritto Marittimo
Dir.trasp.	Diritto di trasporti

Diss.	Dissertation
Div.Ct.	Divisional Court
DJ	Deutsche Justiz
D.J.	District Judge
DJZ	Deutsche Juristenzeitung
DLR 3d (resp. 4th)	Dominion Law Reports, Third (resp. Fourth) Series
D.Mass.	United States District Court for the District of Massachusetts
DMF	Droit Maritime Français
D.Nebr.	United States District Court for the District of Nebraska
D.N.J.	United States District Court for the District of New Jersey
DNotZ	Deutsche Notar-Zeitschrift
Doc. / Dok.	Document / Dokument
Doctr.	Doctrine
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
D.Oreg.	United States District Court for the District of Oregon
D.P.R.	United States District Court for the District of Puerto Rico
DRiG	Deutsches Richtergesetz
Dr.prat.comm.int.	Droit et pratique du commerce international
Dr.soc.	Droit social
D.S.	Recueil Dalloz Sirey
DStR	Deutsches Steuerrecht
DtZ	Deutsch-Deutsche Rechtszeitschrift
DuR	Demokratie und Recht
DVB1	Deutsches Verwaltungsblatt
DVIS	Deutscher Verein für Internationales Seerecht
DVOzSFrG	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht vom 5. 12. 1939, RGBl. 1939 I 2501
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
DWiR	Deutsche Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
E.A.T.	Employment Appeal Tribunal
ed.	editor resp. editore
eds.	editors resp. editores
E.D.La.	United States District Court for the Eastern District of Louisiana
E.D.Mo.	United States District Court for the Eastern District of Missouri
EDNY	United States District Court for the Eastern District of New York
E.D.Pa.	United States District Court for the Eastern District of Pennsylvania
E.D.Va.	United States District Court for the Eastern District of Virginia
EFG	Entscheidungen der Finanzgerichte
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EGHGB	Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch
EGVVG	Einführungsgesetz zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag
EGZPO	Einführungsgesetz zur Zivilprozeßordnung
EKG	Einheitliches Gesetz über den internationalen Kauf beweglicher Sachen vom 17. 7. 1973, BGBl. 1973 I 856
ER/CIM	Appendix B to the [COTIF]: Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail, signed at Bern on May 9, 1980, BGBl. 1985 II 224
ER/CIV	Appendix A to the [COTIF]: Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail, signed at Bern on May 9, 1980, BGBl. 1985 II 178
et al.	et alii
ETR	Europäisches Transportrecht

EU	Europäische Union
EÜ	Genfer Europäisches Übereinkommen über die internationale Handelschiedsgerichtsbarkeit vom 21. 4. 1961, BGBl. 1964 II 426
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften
EuGVÜ / EuGVÜ 1968	Brüsseler EWG-Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. 9. 1968, BGBl. 1972 II 774
EuGVÜ 1978	EuGVÜ 1968 in der Fassung durch das Luxemburger EWG-Übereinkommen über den Beitritt des Königreichs Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof vom 9. 10. 1978, BGBl. 1983 II 803
EuR	Europarecht
Eur.Comp.L.Rev.	European Competition Law Review
Eur.J.Int.L.	European Journal of International Law
Eur.L.Rev.	European Law Review
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EvBl	Evidenzblatt
EVÜ	Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 19. 6. 1980, ABl. EG 1980 L 266/19 = BGBl. 1986 II 810
EWiR	Entscheidungen zum Wirtschaftsrecht
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
EWS	Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht
EzA	<i>Stahlhacke, Eugen</i> (Hrsg.), Entscheidungssammlung zum Arbeitsrecht (Neuwied, Krieffel, Berlin Losebl. 1972ff.)
f.	folgende
F2d	Federal Reporter, Second Series
F3d	Federal Reporter, Third Series
FAD	Forms of Approved Documents, edited by BIMCO
FamRZ	Zeitschrift für das gesamte Familienrecht
fasc.	fasciculum
F.C.	Canada Federal Court Reporter
ff.	fortfolgende
FG	Festgabe
FG	Finanzgericht
Fla.	Florida
FlaggRG	Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) vom 26. 10. 1994, BGBl. III 9514–1; BGBl. 1994 I 3140
Fn.	Fußnote
Foro it.	Il Foro Italiano
Fr.	Frankreich
FS	Festschrift
FSupp.	Federal Supplement
GA	Generalanwalt
GAOR	General Assembly Official Records
Gaz.Pal.	Gazette du Palais
GBL DDR	Gesetzblatt der DDR
gen.ed.	general editor
GG	Grundgesetz

Ghana LR	The Ghana Law Reports
Giur.comp.dir.int.priv.	Giurisprudenza comparata di diritto internazionale privato
Giur.it.	Giurisprudenza italiana
Giust.civ.	La Giustizia Civile
GMAA	German Maritime Arbitrators' Association
GRUR Int.	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht – Internationaler Teil
GS	Gedächtnisschrift
H.	Heft
HansGZ	Hanseatische Gerichtszeitung
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung
HansRZ	Hanseatische Rechtszeitschrift
Hb.	Halbband
HbgR	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed at Hamburg on March 31, 1978, abgedr. u. a. in: <i>H. Prüßmann/D. Rabe</i> , <i>Seehandelsrecht</i> ³ (1992) 739–748
HG	Handelsgericht
HGB	Handelsgesetzbuch
H.L.	House of Lords
h.M.	herrschende Meinung
HmbHGZ	Hamburgische Handelsgerichtszeitung
Hof	Hof van Beroep
Hof van Cass.	Hof van Cassatie
Hohe See-Übk.	Genfer Übereinkommen über die Hohe See vom 29.4. 1958, BGBl. 1972 II 1091
Hong Kong L.J.	Hong Kong Law Journal
Hong Kong L.R.	Hong Kong Law Reports
Hptbl.	Hauptblatt
HR	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, abgedr. u. a. in: <i>H. Prüßmann/D. Rabe</i> , <i>Seehandelsrecht</i> ³ (1992) 718–722
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
ICLQ	International and Comparative Law Quarterly
ICR	Industrial Cases Reports
ILA	International Law Association
ILC	International Law Commission
ILM	International Legal Materials
Ind.L.J.	Industrial Law Journal
Int'l.Bus. Lawyer	The International Business Lawyer
Int.Lit.Proc.	International Litigation Procedure
Int'l. Lawyer	The International Lawyer
IoC	Identity of Carrier
IPR	Internationales Privatrecht
IPRax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
IPRE	<i>Schwimmann, Michael</i> (Hrsg.), Österreichische Entscheidungen zum internationalen Privat- und Verfahrensrecht
IPRG	(Schweizerisches) Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht vom 18.12. 1987, BBl. 1988 I 5
IPRspr.	Deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des internationalen Privatrechts
I.R.	Informations rapides
ISR	Internationales Seeschiffsregister
Ital.	Italien

IÜS	Brüsseler Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23.9. 1910, RGBl. 1913, 49, 89
iVm	in Verbindung mit
IZ	Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr
IZPR	Internationales Zivilprozeßrecht
J.	Justice
J.A.	Justice of Appeal
JA	Juristische Arbeitsblätter
Jap.Ann.Int.L.	Japanese Annual of International Law
JbItalR	Jahrbuch für Italienisches Recht
JBl	Juristische Blätter
JBL	Journal of Business Law
JbPraxSch	Jahrbuch für die Praxis der Schiedsgerichtsbarkeit
J.Cl.	Juris-classeur
J.Cons.Pol.	Journal of Consumer Policy
JCP	Juris-classeur périodique
J.Int. Banking L.	Journal of International Banking Law
JK	Jura-Kartei
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
J.O.	Journal Officiel
JöR	Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart
JR	Juristische Rundschau
JRPrivVers	Juristische Rundschau für die Privatversicherung
J.S.C.	Judge of the Supreme Court
J.Trib.	Journal des tribunaux
J.trib.trav.	Journal des tribunaux de travail
judgm.	judgment
Jur.	Jurisprudence
Jura	Juristische Ausbildung
Jur.comm. belge	Jurisprudence commerciale belge
Jur. Port d'Anvers	Jurisprudence du port d'Anvers
JuS	Juristische Schulung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristenzeitung
KB	The Law Reports, King's Bench Division
K.B.D.	High Court of Justice, King's Bench Division
KG	Kammergericht
KGBl.	Blätter für Rechtspflege im Bezirk des Kammergerichts
KÖSDI	Kölner Steuer-Dialog
krit.	kritisch
Ktg.	Kantonsgerecht
KTS	Zeitschrift für Insolvenzrecht – Konkurs, Treuhand, Sanierung
l.	line
La.App. 1 Cir.	Court of Appeal of Louisiana, First Circuit
LAG	Landesarbeitsgericht
La.L.Rev.	Louisiana Law Review
L.C.	Lord Chancellor
LG	Landgericht
li.	linke
lit.	littera (Buchstabe)
L.J.	Lord Justice
L.L.Rep.	Lloyd's List Law Reports

Lloyd's MCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
Lloyd's MLN	Lloyd's Maritime Law Newsletter
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
LM	<i>Lindenmaier, Fritz / Möhring, Philipp</i> (Begr.), Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs – Entscheidungen in Zivilsachen mit Leitsätzen, Sachverhalt und Gründen (München Losebl. 1951ff.)
Losebl.	Loseblatt-Sammlung
LQR	Law Quarterly Review
LS	Leitsatz
LuganoÜbk.	Luganer Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 16. 9. 1988, BGBl. 1994 II 2660 = ABl. EG 1988 L 319/9
LZ	Leipziger Zeitschrift
Malaya L.R.	Malaya Law Reports
Malaya L.Rev.	Malaya Law Review
Manx L.R.	The Manx Law Reports
Mass.	Massachusetts
McGill L.J.	McGill University (Montreal) Law Journal
M.D.Fla.	United States District Court for the Middle District of Florida
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
m.E.	meines Erachtens
MedNedVIPR	Mededelingen van de Nederlandse Vereniging van het internationaal privaatrecht
Minn.	Minnesota
MittDGesVR	Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht
Mod.L.R.	Modern Law Review
M.R.	Master of the Rolls
MT-Konv.	United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, signed at Geneva on May 24, 1980, abgedr. u. a. in: <i>H. Schadee/M. Claringbould</i> (eds.), <i>Transport – International Transport Treaties</i> (Deventer, Antwerp, London, Frankfurt, Boston Losebl. 1977ff.) VI-152
mwN	mit weiteren Nachweisen
N.D.Cal.	United States District Court for the Northern District of California
N.D.Ill.	United States District Court for the Northern District of Illinois
NDS	Nordiske domme i sj_fartsanliggender
NedIPR	Nederlands Internationaalprivaatrecht
n.F. / NF	Neue Folge
NiemZ	Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht
NILR	Netherlands International Law Review
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
NJB	Nederlands Juristenblad
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift, Rechtsprechungs-Report Zivilrecht
no.	number resp. numéro resp. numero
Nr. / nr.	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NSWLR	New South Wales Law Reports
NTBR	Nederlands Tijdschrift voor Burgerlijk Recht
NTIR	Nordisk Tidskrift for International Ret
Nuova giur.civ.	La nuova giurisprudenza civile
NuR	Natur und Recht

NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NW	Nachschlagewerk der Rechtsprechung zum Gemeinschaftsrecht, Serie D: Übereinkommen vom 27. September 1968 (Luxemburg Lo-sebl. 1980ff.)
NWLR	Nigeria Weekly Law Reports
N.Y.	New York
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
NZLR	New Zealand Law Reports
o.A.	ohne Angabe
o.ä.	oder ähnliches
ObAppG	Ober-Appellationsgericht
ObG	Obergericht
Öst.	Österreich
ÖstZöfRRV	Österreichische Zeitschrift für öffentliches Recht und Völkerrecht
ÖTV	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
OGH	Oberster Gerichtshof
OGHZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes für die Britische Besatzungszone in Zivilsachen
OLG	Oberlandesgericht
OLGE	Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Civilrechts
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen
Oxford J.Leg.Stud.	Oxford Journal of Legal Studies
Oxon.	Oxoniensis
P.	President
P.	The Law Reports, Probate Division
P.2d	Pacific Reporter, Second Series
para.	paragraphe
Pas.	Pasicrisie belge
Pas.Lux.	Pasicrisie Luxembourggeoise
P.C.	Judicial Committee of the Privy Council
P & I	Protection and Indemnity
Prob.D.	High Court of Justice, Probate Division
PrObTrib	Preußisches Obertribunal
PrObTribE	Sammlung der Entscheidungen des Preußisches Obertribunals
QB	The Law Reports, Queen's Bench Division
Q.B.D.	High Court of Justice, Queen's Bench Division
Q.C.	Queen's Counsel
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
Rb.Kh.	Rechtbank van Koophandel
RdA	Recht der Arbeit
RdW	Recht der Wirtschaft
re.	rechte
Rec. des Cours	Recueil des Cours de l'Academie de Droit International
RegBegr. EGBGB-E	Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Internationalen Privatrechts, Begründung: BT-Drs. 10/504 (20.10. 1983), 20–97
resp.	respektive
Rev.arb.	Revue de l'arbitrage
Rev.belg.dr.int.	Revue belge de droit international
Rev.crit.dr.int.pr.	Revue critique de droit international privé
Rev.crit.jur. belge	Revue critique de jurisprudence belge

Rev.dr.civ.belge	Revue générale de droit civil belge
Rev.dr.comm. belge	Revue de droit commercial belge
Rev.dr.int.dr.comp.	Revue de droit international et droit comparé
Rev.fr.dr. administratif	Revue française de droit administratif
Rev.gén.ass.terr.	Revue générale des assurances terrestres
Rev.gén.dr.int.publ.	Revue générale de droit international public
Rev.Inst.Eur.	Revista de Instituciones Europeas
Rev.int.dr.comp.	Revue internationale de droit comparé
Rev.jurispr.soc.	Revue de la jurisprudence sociale
Rev.jur. Liège, Mons et Bruxelles	Revue de jurisprudence de Liège, Mons et Bruxelles
Rev. Marché Commun	Revue du Marché Commun
Rev. Scapel	Revue de droit français commercial, maritime et fiscal, fondée par <i>P.Scapel</i>
Rev.trim.dr.comm.	Revue trimestrielle de droit commerciale et de droit économique
Rev.trim.dr.eur.	Revue trimestrielle de droit européen
Revue Dor	Revue de droit maritime, fondée par <i>G. Dor</i>
RG	Reichsgericht
RGBL	Reichsgesetzblatt
RGSt	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RGZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
1. RiLi Schaden	Erste Richtlinie des Rates vom 24. Juli 1973 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) (73/239/EWG), ABl. EG 1973 L 228/3 in der Fassung durch die 2. RiLi Schaden
2. RiLi Schaden	Zweite Richtlinie des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs sowie zur Änderung der Richtlinie 73/239/EWG (88/357/EWG), ABl. EG 1988 L 172/1
Riv.dir.civ.	Rivista di diritto civile
Riv.dir.comm.	Rivista di diritto commerciale
Riv.dir.eur.	Rivista di diritto europeo
Riv.dir.int.	Rivista di diritto internazionale
Riv.dir.int.priv.proc.	Rivista di diritto internazionale privato e processuale
Riv.dir.nav.	Rivista di diritto della navigazione
Riv.it.dir.lav.	Rivista italiana di diritto di lavoro
RIW	Recht der Internationalen Wirtschaft
Rn.	Randnummer
ROHG	Reichsoberhandelsgericht
ROHGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts
RPfleger	Der Deutsche Rechtspfleger
Rs.	Rechtssache
RStBl.	Reichssteuerblatt
R.W.	Rechtskundig Weekblad
S.	Seite resp. Satz
SA	The South African Law Reports
SAE	Sammlung arbeitsrechtlicher Entscheidungen

Scand.Stud.L.	Scandinavian Studies in Law
ScheckG	Scheckgesetz
SchiffsRG	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15.11. 1940, R.GBl. 1940 I 1499
SchwJbIntR	Schweizer Jahrbuch für internationales Recht
S.Ct.	Supreme Court Reporter
SdBeil.	Sonderbeilage
SDNY	United States District Court for the Southern District of New York
S.D. Texas	United States District Court for the Southern District of Texas
sec.	section
SeeAE	Sammlung See-Arbeitsrechtlicher Entscheidungen
SeemG	Seemannsgesetz vom 26. 7. 1957, BGBl. 1957 II 713
Sem.Jur.	La Semaine juridique
SeuffArch	Seuffert's Archiv
SeuffBl	Seuffert's Blätter für Rechtsanwendung
SEW	Tijdschrift voor Europees en economisch recht
Singapore L.J.	Singapore Law Journal
Singapore L R.	Singapore Law Reports
Singapore L.Rev.	Singapore Law Review
SJZ	Schweizerische Juristen-Zeitung
Slg.	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften
So.2d	Southern Reporter, Second Series
SøHa	Sø- og Handelsretten
Somm.	Sommaire
Sp.	Spalte
S&S	Schip en Schade
StAZ	Das Standesamt
StuW	Steuer und Wirtschaft
StVj	Steuerrechtliche Vierteljahresschrift
Sup.Ct.	Supreme Court
SvJT	Svensk Juristtidning
SZ	Entscheidungen des österreichischen Obersten Gerichtshofes in Zivilsachen – Amtlich veröffentlicht
SZIER	Schweizerische Zeitschrift für internationales und europäisches Recht
TØR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
T.I.	Tribunal de Instance
TLR	The Times Law Reports
T.P.R.	Tijdschrift voor Privaatrecht
TranspR	Transportrecht
Trib.	Tribunale
Trib.arr.	Tribunal d'arrondissement
Trib.comm.	Tribunal de commerce
Trib.trav.	Tribunal de travail
Tsd.	Tausend
Tul.Mar.L.J.	Tulane Maritime Law Journal
TVVS	Tijdschrift voor Vennootschappen, Verenigingen en Stichtingen
u.a.	unter anderem
u.ä.	und ähnliches
UCLA L.Rev.	University of California in Los Angeles Law Review
U. Detroit L.J.	University of Detroit Law Journal
UfR	Ugeskrift for Retsvæsen
UNSeeRÜbk.	United Nations Convention on the Law of the Sea, signed at Monte-

	go Bay on December 10, 1982, UN-Doc. A/CONF. 62/122 = (1982) 21 ILM 1261
UNÜ	New Yorker UN-Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche vom 10.6. 1958, BGBl. 1961 II 122
UR	Umsatzsteuer-Rundschau
U.S.	United States Reporter
v.a.	vor allem
Va.	Virginia
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
V-C	Vice-Chancellor
VDR	Verband Deutscher Reeder
VersR	Versicherungsrecht
VersWi	Versicherungswirtschaft
VersWissArch	Versicherungswissenschaftliches Archiv
VerzArch	Verzekeringsarchief
V.J.Int.L.	Virginia Journal of International Law
VP	Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, signée à Bruxelles le 23 février 1968, abgedr. u.a. in: <i>H.Prißmann/D.Rabe</i> , Seehandelsrecht ³ (1992) 727-730
VR	HR in der Fassung durch das Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, signée à Bruxelles le 23 février 1968
VRA	Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes für das Versicherungswesen
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung
VRÜ	Verfassung und Recht in Übersee
VuR	Verbraucher und Recht
VVDS:RL	Veröffentlichungen der Vereinigung deutscher Staatsrechtslehrer
WA 1929	Convention pour l'unification des certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 novembre 1929, RGBl. 1933 II 1039
WA/HP 1955	WA in der Fassung durch das Protocole pour modification de la Convention pour l'unification des certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 Octobre 1929, signée à La Haye le 28 septembre 1955, BGBl. 1958 II 291
Wall.	Wallace's Reports
WarnRspr.	<i>Warneyer, Otto</i> (Begr.), Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts
WBl	Wirtschaftsrechtliche Blätter
WG	Wechselgesetz
WiB	Wirtschaftsrechtliche Beratung
WLR	The Weekly Law Reports
WM	Wertpapier-Mitteilungen
WPNR	Weekblad voor Notariaat, Privaatrecht en Registratie
WRP	Wettbewerb in Recht und Praxis
WSK	Vienna Convention on Succession of States in Respect of Treaties, signed at Vienna on August 23, 1978, Doc. A/CONF. 80/31 = (1978) 17 ILM 1488 = ZaÖRV 39 (1979), 279
WuB	Entscheidungen zum Wirtschafts- und Bankrecht
WuW	Wirtschaft und Wettbewerb

WVK	United Nations Convention on the Law of Treaties, signed at Vienna on May 23, 1969, BGBl. 1985 II 927, 1987 II 757
Yb.Comm.Arb.	Yearbook of Commercial Arbitration
Yearb.Eur.L.	Yearbook of European Law
Yearb.Mar.L.	Yearbook of Maritime Law
ZAP	Zeitschrift für die Anwaltspraxis
ZAS	Zeitschrift für Arbeits- und Sozialrecht
ZaöRV	Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
ZBB	Zeitschrift für Bankrecht und Bankwirtschaft
ZEuP	Zeitschrift für Europäisches Privatrecht
ZEV	Zeitschrift für Erbrecht und Vermögensnachfolge
ZfA	Zeitschrift für Arbeitsrecht
ZfRV	Zeitschrift für Rechtsvergleichung
ZGR	Zeitschrift für Unternehmens- und Gesellschaftsrecht
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht und Insolvenzpraxis
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
ZPO	Zivilprozeßordnung
zust.	zustimmend
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft
ZVglRWiss	Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft
ZZP	Zeitschrift für Zivilprozeß

§ 1 Einleitung

I. Generelles Verhältnis von Kollisionsrechts- und Seerechtswissenschaft

Die Seeschifffahrt bildet den wohl am stärksten international ausgerichteten Wirtschaftszweig überhaupt.¹ Kaum ein Seetransport vollzieht sich auf rein nationaler Ebene. Für die stark exportorientierte Bundesrepublik Deutschland gilt dies im besonderen Maße. Der Anteil des Seeverkehrs mit ausländischen Häfen liegt bei über 90% des gesamten Seeverkehrs der Bundesrepublik. Seeverkehr ist damit gerade für die Bundesrepublik der internationale Wirtschaftsverkehr par excellence.

1. Verhältnis der Kollisionsrechtswissenschaft zum Seerecht

Nimmt man die Internationalität der Sachverhalte als Maßstab für das Interesse, welches das Internationale Privatrecht einer Materie entgegenbringen müßte, müßte das Internationale Seeprivatrecht eigentlich im Zentrum internationalprivatrechtlicher Aufmerksamkeit stehen.² Doch daran fehlt es weit. Das IPR betrachtet das Seerecht weitgehend als eine Randmaterie,³ die gerade wegen ihrer Internationalität besonders schwer in klassische IPR-Strukturen einzupassen ist. Das IPR des Seerechts erscheint mehr als exemplifizierte Ausnahme denn als Gegenstand systematischer Befassung.

2. Verhältnis der Seerechtswissenschaft und -praxis zum IPR

Die Seerechtswissenschaft ihrerseits und die Seerechtspraxis allgemein stehen gegenüber dem IPR in einer sehr selbstbewußten Rezipientenrolle. Konzepte des allgemeinen Internationalen Privatrechts werden zwar generell übernommen, aber je nach Bedarf und Bedürfnissen in einzelnen Punkten modifiziert, umgeformt oder verfremdet.⁴ Insoweit herrscht ein gewisser pragmatischer Utilitarismus vor. Im Hintergrund steht die Auffassung, IPR verkompliziere die Rechtsanwendung nur unnötig. Das Etablieren international akzeptierter Basisstandards auf der

¹ Siehe nur Basedow ZHR 147 (1983), 340.

² Flessner Reform des Internationalen Privatrechts: Was bringt sie dem Seehandelsrecht? (Hamburg 1987) 41; auch Henrich RabelsZ 26 (1961), 739.

³ Henrich RabelsZ 26 (1961), 739.

⁴ Flessner (Fn. 2) 37f.

Grundlage standardisierter Vertragsformulare und Vertragsklauseln mache die internationalprivatrechtliche Frage nach dem anwendbaren Recht in vielen Fällen praktisch überflüssig. Unausgesprochen besteht eine Vermutung, daß eine bestimmte im Vertrag angesprochene Rechtsfrage nach allen möglichen Rechtsordnungen gleich zu beurteilen wäre. Die Konstruktion der Verhältnisse könne auf dieser Grundlage vielmehr so weit wie möglich den Parteien überlassen werden. Dem IPR werde Genüge getan, wenn die Parteien das auf ihren Vertrag anwendbare Recht selbst wählten. Selbst bei einem solchen Verständnis hat das Internationale Privatrecht aber noch mindestens drei wichtige Aufgaben: Erstens muß das IPR die Grenzen der Parteiautonomie festlegen, innerhalb derer die Parteien das auf ihre Beziehungen anwendbare Recht wählen können. In diesen Zusammenhang gehören die eigentliche Zulassung der Parteiautonomie und die Bedingungen, Konstruktionen und Wirkungsmechanismen ihrer Ausübung. Zweitens muß das IPR eine objektive Auffanganknüpfung für den Fall bereithalten, daß die Parteien keine Rechtswahl vorgenommen haben. Drittens entscheidet das IPR über das Ob, das Wie und den Umfang der Sonderanknüpfung zwingenden Rechts, d.h. der Durchsetzung besonderer staatlicher Interessen an der Anwendung bestimmter Rechtsnormen mit den Mitteln des Kollisionsrechts.

In klarer Antithese zu dem skizzierten Verständnis, das Internationale Privatrecht hätte für das Seehandelsrecht (wenn überhaupt) nur geringe Bedeutung, hat niemand Sinn, Zweck und Notwendigkeit der Festlegung des auf seerechtliche Verträge anwendbaren Rechts – und damit des Internationalen Privatrechts der seerechtlichen Verträge – konzipiert beschrieben als Lord *Diplock*, eine Instanz, der man den Sinn für praktische Gegebenheiten mit Sicherheit nicht wird absprechen können:

„Contracts are incapable of existing in a legal vacuum. They are mere pieces of paper devoid of all legal effect unless they were made by reference to some system of private law which defines the obligations assumed by the parties to the contract by their use of particular forms of words and prescribes the remedies enforceable in a court of justice for failure to perform any of those duties; and this must be so however widespread geographically the use of a contract employing a particular form of words to express the obligations assumed by the parties may be.“⁵

⁵ *Amin Rasheed Shipping Corp. v. Kuwait Insurance Co.* [1984] AC 50, 65C-D (H.L. 7.7. 1983, per Lord *Diplock*); wieder aufgegriffen z.B. in *The „Star Texas“* [1993] 2 Lloyd's Rep. 445, 450 (C.A. 20.5. 1993, per *Steyn* L. J.).

II. Spezifische Interessenkonflikte im IPR der seerechtlichen Verträge

1. IPR der seerechtlichen Verträge und Einfluß der sachrechtlichen Bewertung der Stärke der Vertragspartner

Internationales Privatrecht steht in mehreren großen Interessenkonflikten. Es muß einerseits mit seinen Mitteln versuchen, eventuelle Ungleichgewichtslagen in der Stärke von Verhandlungspartnern auszugleichen und insoweit das Ergebnis der Ausübung von Parteiautonomie einer Kontrolle unterziehen. Bereits insoweit steht es in engem Zusammenhang mit den policies des Sachrechts. Dort, wo das Sachrecht einen typischerweise Schwächeren schützt, setzen sich entsprechende Schutzmechanismen auf der kollisionsrechtlichen Ebene fort. Solche Mechanismen begegnen auf den verschiedenen Feldern seerechtlicher Vertragsgestaltung in ganz unterschiedlichem Umfang. Sie begegnen dort, wo sich Kaufleute gegenüberstehen, kaum. Dort sieht in aller Regel das Sachrecht keine Divergenz der Verhandlungsmacht, und das Kollisionsrecht schreibt diese Wertung der Selbstverantwortlichkeit des Einzelnen fort. Typisches Beispiel sind die Charterverträge. Im wesentlichen (d.h. abgesehen von den Fragen der zwingenden Verfrachterhaftung, wie sie durch internationale Abkommen geregelt werden) schließen sich hier die klassischen Güterbeförderungsverträge an. Auch die Schiffsbau- und Schiffskaufverträge unterfallen dieser Wertung. Ganz anders verhält es sich dagegen im Internationalen Seearbeitsrecht. Dort besteht typischerweise eine Ungleichgewichtslage. Dementsprechend greifen dort spezifisch kollisionsrechtliche Schutzmechanismen, an der Spitze die relative Sonderanknüpfung von Arbeitnehmerschutznormen bei Rechtswahl (Art. 30 I EGBGB; Stichwort: Günstigkeitsprinzip). Prinzipiell müssen auch die Seepersonenbeförderungsverträge in diesen Zusammenhang gestellt werden. Auch dort wird die Frage nach spezifisch kollisionsrechtlichen Mechanismen zum Schutz der Passagiere (die in aller Regel private Verbraucher sind) virulent. Diese Korrektur verwirklicht in begrenztem Ausmaß Art. 29 EGBGB mit den Mitteln eines allseitigen Anknüpfungssystems und nicht primär durch eine einseitige Sonderanknüpfung von Rechtsnormen der (deutschen) *lex fori*. In einer Mittelposition stehen die Seeversicherungsverträge, soweit sie nicht – wie die eigentliche Schiffsversicherung – klar von typischen Massenversicherungen abgegrenzt sind und deshalb der ratio der eigenverantwortlichen Selbstbestimmung von Kaufleuten unterfallen.

2. IPR der seerechtlichen Verträge und internationale Rechtsvereinheitlichung

a. Staatliche Durchsetzungsinteressen aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen

Das zweite große Interessenfeld, das Einfluß auf das IPR der seerechtlichen Vertragsverhältnisse hat, ist von staatlichen Interessen des Forumstaates an der Anwendung bestimmter Teile seines eigenen Rechts geprägt. Solche Interessen resultie-

ren aus völkerrechtlichen Verpflichtungen im Rahmen der internationalen Rechtsvereinheitlichung. Diese vollzieht sich auf zwischenstaatlicher Ebene und bedient sich völkerrechtlicher Instrumente. Herausragendes Beispiel sind im Seerecht die Haager Regeln und die Visby-Regeln (und in der Zukunft die Hamburg-Regeln). Wenn und soweit ein Staat einem solchen Übereinkommen beigetreten ist, ist er verpflichtet, es in dem Rahmen zur Anwendung zu bringen, den die Anwendungsnormen des jeweiligen Übereinkommens vorgeben. Natürlich verfolgen auch die zwingenden Normen der Abkommen sachrechtliche policies, so daß sich ihre Sonderanknüpfung auch als Schutz typischer Interessen der Vertragsparteien darstellt.⁶ Insofern entfaltet Internationales Einheitsrecht über seine Anwendungsnormen eine kollisionsrechtliche Funktion. Diese Anwendungsnormen sind insoweit zwingende Kollisionsnormen und führen zu einer kollisionsrechtlichen Sonderanknüpfung, die von der normalen Anknüpfung des Rechtsverhältnisses abweichen kann.

b. IPR als Gegenstand der Rechtsvereinheitlichung

IPR unterliegt jedoch nicht nur auf dieser Ebene des Zusammenspiels mit Internationalem Einheitsrecht Einflüssen internationalen Ursprungs. Gerade das deutsche Internationale Schuldvertragsrecht ist ein Ausfluß der Kollisionsrechtsvereinheitlichung im europäischen Rahmen. Diese vollzieht sich auf verschiedene Weise. Das eigentliche Internationale Schuldvertragsrecht entstammt dem EG-Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht⁷ vom 19. Juni 1980 (EVÜ), einer völkerrechtlichen Konvention zwischen in naher Zukunft⁸ allen EG-Staaten. Zulässigkeit und Wirkungen der Vereinbarung eines Gerichtsstandes wiederum unterliegen in weitem Umfang dem EuGVÜ⁹ in seinen verschiedenen, zeitlich aufeinanderfolgenden Versionen.¹⁰ Das Internationale Versicherungsvertragsrecht schließlich ist genuin europarechtlichen Ursprungs. In-

⁶ Vgl. *Salvadori* in: *Sacerdoti/Frigo* (eds.), *La Convenzione di Roma sul legge applicabile ai contratti* (Milano 1993), 43, 45.

⁷ EG-Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 19. Juni 1980, ABl. EG 1980 L 266/19 = BGBl. 1986 II 810.

⁸ Nämlich nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens über den Beitritt des Königreichs Spanien und der Portugiesischen Republik zu dem am 19. Juni 1980 in Rom zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (92/529/EWG) vom 18. Mai 1992, ABl. EG 1992 L 333/1 (18. 11. 1992) = BGBl. 1995 II 307 (unterzeichnet in Funchal) (dazu *Gaudemet-Tallon* Rev.trim.dr.eur. 1993,61); deutsches Vertragsgesetz vom 10. 4. 1995, BGBl. 1995 II 306.

⁹ Brüsseler EWG-Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968, BGBl. 1972 II 774; 1973 II 60.

¹⁰ – Originalfassung (Fn. 9).

– Fassung durch das Luxemburger EWG-Übereinkommen über den Beitritt des Königreichs Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses

sofern ist auch das IPR Gegenstand internationaler Rechtsvereinheitlichung. Dies schlägt sich insbesondere bei den anzulegenden Auslegungsmaßstäben nieder. Das deutsche Internationale Schuldvertragsrecht der Artt. 27–37 EGBGB unterliegt dem Gebot der einheitlichen Auslegung aus Art. 36 EGBGB, das EuGVÜ wird in seiner praktischen Gestalt maßgeblich durch die Rechtsprechung des EuGH geprägt, und das Internationale Versicherungsvertragsrecht schließlich ist aus europarechtlichen Gründen richtlinienkonform auszulegen. Der deutsche Kollisionsrechtsanwender ist deshalb hier immer veranlaßt, einen Blick auf die Rechtsanwendung in den jeweils anderen Mitgliedstaaten des betreffenden inter- oder supranationalen Instruments zu werfen. Damit betreibt er keine Kollisionsrechtsvergleichen, denn diese setzte eine unterschiedliche kollisionsrechtliche Grundlage voraus. Die kollisionsrechtliche Grundlage ist aber in Gestalt des betreffenden internationalen Instruments in allen jeweiligen Mitgliedstaaten dieselbe. Insoweit erfolgen Äußerungen in den einzelnen Mitgliedstaaten nicht zu einem fremden Recht, sondern zu einer gemeinsamen Teilrechtsordnung. Methodisch haben sie zumindest den Charakter eines überzeugungsfähigen Praejudizes (*persuasive authority*) und ein entsprechenden deutschen Äußerungen prinzipiell gleiches inhaltliches Gewicht, auch wenn sie dem deutschen Rechtsanwender gegenüber natürlich keine Bindungswirkung im technischen Sinne entfalten können.¹¹ Eine Ausnahme bilden selbstverständlich die Judikate des EuGH, eines deutschen gesetzlichen Richters im Sinne des Art. 101 I 2 GG.¹²

III. Gang der Darstellung

Die internationalprivatrechtliche Behandlung der seerechtlichen Vertragsverhältnisse kann nicht in einer Gesamtschau erfolgen. Sie hat sich vielmehr an den

Übereinkommens durch den Gerichtshof vom 9. Oktober 1978, BGBl. 1983 II 803; 1986 II 1020, 1146; 1988 II 610.

– Fassung durch das Luxemburger EWG-Übereinkommen über den Beitritt der Republik Griechenland zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof vom 25. Oktober 1982, BGBl. 1988 II 454; 1989 II 214, 752.

– Fassung durch das EWG-Übereinkommen von Donostia / San Sebastián über den Beitritt des Königreichs Spanien und der Portugiesischen Republik zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof in der Fassung des Übereinkommens über den Beitritt des Königreichs Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland und des Übereinkommens über den Beitritt der Republik Griechenland vom 26. Mai 1989, ABl. EG 1989 L 285/1 = BGBl. 1994 II 518, 3707.

¹¹ Siehe allgemein v. Escher Einheitsgesetz und Einheitsrecht (Basel, Frankfurt 1992) 38–44; *Diedrich* RIW 1993, 441, 447.

¹² Siehe nur BVerfG 22.10. 1986, BVerfGE 73, 339, 366ff.; 9.11. 1987, NJW 1988, 1456; R. *Arnold* FS Karl H. Neumayer (1985), 17–29.

einzelnen Teilgebieten mit ihren jeweils spezifischen Interessenkonstellationen und Anknüpfungstechniken zu orientieren. Bereits der grobe Überblick hat insoweit gravierende Unterschiede angedeutet. Ausgangspunkt und Kernstück der Betrachtung muß das IPR der Seefrachtverträge (Teil I) und der Konnossemente (Teil II) sein. Daran schließt sich die Betrachtung des IPR der Seepersonenbeförderungsverträge an (Teil III). Wieder auf einer rein kommerziellen Ebene zwischen Kaufleuten steht das IPR der spezifisch schiffsbezogenen Verträge, insbesondere der Schiffbau-, Schiffskauf- und Schiffsreparaturverträge (Teil IV). Eine Abrundung bildet das IPR der Schiffsmanagement- und Schiffsagentenverträge (Teil V), Vertragstypen, ohne die das Schiffahrtsgeschäft heute nicht mehr denkbar ist. Gewichtigen Sondereinflüssen unterliegt das Internationale Seearbeitsrecht (Teil VI). Mit Ausnahme des IPR der Konnossemente bewegen sich alle diese Anknüpfungsfragen aber im System des EVÜ, wie es in die Artt. 27–37 EGBGB übernommen worden ist. Insofern spielt das IPR der Seeversicherungsverträge, das Internationale Seeversicherungsrecht, aufgrund seines genuin europarechtlichen Ursprungs eine Sonderrolle (Teil VII). Grundfrage der Anknüpfung ist indes bei allen seerechtlichen Vertragsverhältnissen, inwieweit die allgemeinen Strukturen und Anknüpfungen des Internationalen Schuldvertragsrechts einer Anpassung an die besonderen Verhältnisse des Seerechts bedürfen und daher Modifikationen erfahren müssen. Auf den einzelnen Rechtsgebieten stellt sie sich häufig als Frage nach der rechtspolitischen Rechtfertigung für Sonderregeln. Solchen kollisionsrechtspolitischen Fragestellungen wird jeweils vor der Diskussion der einzelnen Anknüpfung im Detail nachgegangen.¹³ Die Grundfrage nach der Notwendigkeit besonderer seerechtlicher Anknüpfungsregeln gilt es abschließend nach Betrachtung der einzelnen Anknüpfungen in ihrer Gesamtheit zu beantworten (Teil VIII).

¹³ Insbesondere §§ 2 II, 15 II, 25 I.

Teil I: IPR der Güterbeförderungs- und Charterverträge

Güterbeförderungs- und Charterverträge bilden das Herzstück des internationalen Seehandels. In diesen Rechtsverhältnissen verkörpert sich die ganze Lebendigkeit und Internationalität des Seeverkehrs. In ihnen verbindet sich eine weltweit durch jahrzehntelange Erfahrung erworbene kautelarjuristische Raffinesse und Phantasie mit einem soliden Pragmatismus und flexibler Anpassung an die kommerziellen Erfordernisse.

Die unter verschiedenen Umständen jeweils unterschiedlichen Interessen der am Seefrachtverkehr Beteiligten haben mehrere Grundtypen von Vertragsstandards entstehen lassen. Maßgebliche Parameter sind der Umfang des zu befördernden Transportgutes, Spezifikationen und besondere Qualitäten des benötigten Transportmittels, der erwünschte Zeitraum, die benötigte Flexibilität hinsichtlich der Termingestaltung, die Berechnung des Entgelts auf der Basis von Gütermenge oder Zeit, die Verteilung des Verzögerungsrisikos und die Übertragung des unmittelbaren Besitzes am Schiff auf den Charterer. Die große Bandbreite der verwendeten, zum Teil bereits stark auf Spezialfälle zugeschnittenen Standardformulare für charterparties und die daneben existierenden speziellen „Haus-Chartern“ einzelner Schiffsverkehrsunternehmen geben beredten Ausdruck von dem erstrebten Kompromiß zwischen der Festlegung bestimmter Grundstandards zum einen und der kommerziell bedingten Anpassung an die Umstände des Einzelfalls zum anderen.

Neben solchen Charterverträgen auf Formularbasis steht aber der auf den konkreten Einzeltransport einer bestimmten Ladung bezogene Güterbeförderungsvertrag, meist auf Basis einer booking note und in der Folge unter Einbeziehung von Konnossementsbedingungen geschlossen.

§ 2 Gesetzliches Anknüpfungssystem

I. Gesetzliches Anknüpfungssystem im Überblick

Seefrachtverträge und Charterverträge sind Objekte eines ausdifferenzierten gesetzlichen Anknüpfungssystems. Im Überblick läßt sich dieses System so skizzieren:

Haben die Parteien das auf ihren Vertrag anwendbare Recht selbst gewählt, findet das gewählte Recht Anwendung. Art. 27 I EGBGB gewährt den Parteien insoweit unbeschränkte Parteiautonomie. Die Parteien können jedes beliebige Recht wählen, selbst wenn das gewählte Recht keinerlei objektive Beziehungen zum Sachverhalt hat. Eine Rechtswahl kann sowohl ausdrücklich erfolgen durch eine entsprechende Vertragsabrede (§ 3 I) als auch konkludent (§ 3 II). Soweit man ihnen tatsächlich einen auf die Anwendung des Sitzrechts des jeweils bezeichneten Spruchkörpers gerichteten Parteiwillen entnehmen kann, sind Gerichtsstands- oder Schiedsklauseln die wichtigsten Anzeichen für eine konkludente Rechtswahl.

Fehlt es an einer Rechtswahl, ist das Vertragsstatut nach den Grundsätzen der objektiven Anknüpfung zu bestimmen. In ihrem Rahmen differenziert das Gesetz zwischen Güterbeförderungsverträgen sowie bestimmten Typen von Charterverträgen einerseits und den übrigen Charterverträgen andererseits. Für Güterbeförderungsverträge wurde eine eigene Anknüpfungsregel geschaffen: Art. 28 IV 1 EGBGB. Güterbeförderungsverträge unterliegen danach dem Recht des Staates, in dem die Hauptniederlassung des Beförderers (Verfrachters) (§ 4 II) liegt, wenn sich in diesem Staat zusätzlich entweder der Verladeort (Ausgangshafen) (§ 4 III) oder der Entladeort (Bestimmungshafen) (§ 4 IV) oder die Hauptniederlassung des Absenders (Befrachters) (§ 4 V) befindet. Damit weicht das Gesetz bewußt von der allgemeinen Anknüpfungsregel des Art. 28 II EGBGB ab, derzufolge bereits die ausführende Niederlassung des Verfrachters allein eine Vermutung begründen würde, daß der Vertrag zu jenem Staat die engsten Beziehungen hat. Diese besondere Behandlung der Güterbeförderungsverträge wirft die Frage nach ihrer prinzipiellen Rechtfertigung auf der kollisionsrechtspolitischen Ebene auf (sogleich II). Woraus soll sich die Notwendigkeit eines besonderen Anknüpfungsregime gerade für Güterbeförderungsverträge ergeben?

Den eigentlichen Güterbeförderungsverträgen stellt Art. 28 IV 2 EGBGB Charterverträge für eine Reise und sonstige Verträge, die in der Hauptsache der Güterbeförderung dienen, anknüpfungsmäßig gleich. Sie unterfallen damit ebenfalls Art. 28 IV 1 EGBGB. Demgegenüber sind die sonstigen Charterverträge nach Art. 28 II EGBGB anzuknüpfen. Bei ihnen besteht eine Vermutung zu Gunsten der Anwendung des Rechts jenes Staates, in dem die ausführende Niederlassung des Vercharterers liegt. Diese unterschiedliche Behandlung wirft Abgrenzungspro-

bleme auf. Sie sind sowohl auf einer abstrakten Ebene zu lösen (III) als auch konkret bei der Anknüpfung der einzelnen Typen von Charterverträgen, wie sie sich in der Schiffspraxis herausgebildet haben (§ 6).

Das besondere Anknüpfungsmodell des Art. 28 IV 1 EGBGB, die kombinierte Anknüpfung mit ihrer Voraussetzungskumulation, stellt den Rechtsanwender außerdem vor die Frage, welche Anknüpfungsregeln denn für Güterbeförderungsverträge gelten sollen, wenn jene Kumulation eben nicht gegeben ist; dann greift – mangels einer speziellen Vermutung – nämlich die allgemeine Regel des Art. 28 I EGBGB (IV), der *prima facie* keine Strukturkriterien erkennen läßt. Trotzdem lassen sich auch Art. 28 I EGBGB gewisse Anknüpfungsstrukturen für Seegüterbeförderungsverträge entnehmen (§ 5).

Ein Ausblick gilt der kollisionsrechtlichen Behandlung einer insbesondere im Containerverkehr schon weit fortgeschrittenen Entwicklung. Häufig stehen Seegüterbeförderungen nicht mehr isoliert, sondern sind nur Teilleistungen eines einheitlichen Vertrages über eine kombinierte Beförderung (V).

Schließlich besteht mit Art. 11 EGBGB eine besondere Kollisionsnorm für die Anknüpfung der Form von Verträgen. Sie verfolgt einen besonderen *favor* und knüpft deshalb die Form alternativ an die *lex causae* einerseits und die *lex loci actus* andererseits an (VI).

II. Anknüpfungsmodell des Art. 28 IV 1 EGBGB

1. Kombinierte Anknüpfung mit Voraussetzungskumulation

Es handelt sich bei dem Anknüpfungsmodell des Art. 28 IV 1 EGBGB um den im IPR seltenen Fall einer sog. kombinierten Anknüpfung. Die kombinierte Anknüpfung verlangt eine Kumulation verschiedener Anknüpfungspunkte für eine bestimmte Anknüpfung.¹ In problemlosen Normalfällen haben die Gerichte dies bisher handhaben können, ohne nähere Ausführungen zur Definition der einzelnen Anknüpfungspunkte machen zu müssen.²

¹ Braga RabelsZ 23 (1958), 421, 436; Kropholler Internationales Privatrecht (1990) 118; Schwander Einführung in das internationale Privatrecht – Allgemeiner Teil² (St. Gallen 1990) Rn. 286; vgl. Neuhaus Die Grundbegriffe des internationalen Privatrechts² (1976) 153f.; Mankowski TranspR 1993, 213, 219.

² OLG Hamburg 30.3. 1989, TranspR 1989, 321, 322 = IPRspr. 1989 Nr. 62 (auf S. 126); OLG Koblenz 6.10. 1989, TranspR 1991, 93, 94 = IPRspr. 1989 Nr. 64 (auf S. 128) (altrechtlicher Fall, Art. 28 IV EGBGB nur als Bestätigung angesprochen); LG Bonn 24.7. 1990, TranspR 1991, 25; LG München I 27.11. 1990, RIW 1991, 150, 151; auch Arr.Rb. Rotterdam 18.5. 1984, S&S 1984 Nr. 104 (S. 302 nr. 4.6) („Wijkduw I“) (altrechtlicher Fall ohne Erwähnung des Art. 4 IV EVÜ).

2. Ansätze zur Rechtfertigung der Voraussetzungskumulation

a. Mangelnde faktische Verbindung der Reedereiniederlassung mit dem eigentlichen Gütertransport?

Das auf den ersten Blick kompliziert anmutende Anknüpfungssystem des Art. 28 IV 1 EGBGB³ mit einer Grundvoraussetzung zum einen und einem kumulativen, aus drei Alternativen auszuwählenden Kriterium zum anderen findet seine Erklärung bis zu einem gewissen Grade in der Entstehungsgeschichte des zugrundeliegenden Art. 4 IV EVÜ. Das EVÜ sah in seinem Vorentwurf von 1972 noch keine Sonderregel für Transportverträge vor. Erst nach kritischen Stellungnahmen renommierter Seerechtler, in erster Linie *Erling Selvig*,⁴ fanden entsprechende Überlegungen Eingang in den Verhandlungsprozeß. *Selvig* und *Francesco Berlingieri* nahmen als Sachverständige der EG-Kommission für den Bereich Verkehr an den drei Sitzungen der das EVÜ ausarbeitenden Arbeitsgruppe teil, auf welchen die Probleme der Beförderungs- und Versicherungsverträge beraten wurden.⁵

aa. Ausgrenzung der Anknüpfung an Reedereiniederlassungen in Billigflaggenländern

Die spezifischen Motive, die der besonderen Ausgestaltung des Art. 4 IV EVÜ eigentlich zugrundeliegen, läßt der Bericht von *Giuliano/Lagarde* im Unklaren. Sie werden dort weder erläutert noch exemplifiziert. Genauerem Aufschluß bieten insofern die deutschen Gesetzgebungsmaterialien, nämlich die Denkschrift der Bundesregierung zum EVÜ und die Begründung der Bundesregierung zum IPR-Neuregelungsgesetz. Sie können in diesem speziellen Punkt zur Interpretation des EVÜ herangezogen werden, obwohl generell der Rückgriff auf rein nationale Materialien dem in Artt. 18 EVÜ; 36 EGBGB verankerten Gebot der einheitlichen Auslegung zuwiderläuft. Doch diese deutschen Materialien enthalten im speziellen Fall der Artt. 28 IV EGBGB; 4 IV EVÜ keinen Gedanken, der auf einem nationalen-partikulären Ansatz beruhte, sondern eine voll dem Geist des EVÜ entsprechende zusätzliche Erläuterung. In der Denkschrift der Bundesregierung zum EVÜ und in der Begründung der Bundesregierung zum IPR-Neuregelungsgesetz heißt es jeweils:

„Als Beispielsfall, bei dem weder nach Absatz 2 noch nach Absatz 4 Satz 1 eine Vermutung eingreift, läßt sich die Güterbeförderung mit solchen Schifffahrtslinien anfüh-

³ *Ferid Internationales Privatrecht*³ (1986) (unter Mitarbeit von *Chr. Böhmer*) Rn. 6–50 zweifelt, ob nicht statt einer Sonderregel nach Art. 4 IV EVÜ eine einfachere Lösung folgender Art in Frage gekommen wäre: schlicht die Nichtanwendbarkeit der durch die charakteristische Leistung begründeten Vermutung anzuordnen und damit die Vielfalt möglicher Gestaltungsmöglichkeiten durch die große richterliche Entscheidungsfreiheit nach Art. 4 I EVÜ bewältigen zu lassen.

⁴ *Selvig* in: *Lando/v. Hoffmann/Siehr* (eds.), *European Private International Law of Obligations* (Tübingen 1975), 195–205.

⁵ Vgl. *Giuliano/Lagarde* ABl. EG 1980 C 282/15.

ren, welche aus Kostengründen unter fremder Flagge fahren. Oft befinden sich in den sog. Billigflaggenstaaten, in denen diese Schifffahrtlinien ihre Hauptniederlassung haben, weder der Ver- oder der Entladeort noch die Hauptniederlassung des Absenders. [...]“⁶

Diese Überlegungen machen die gesetzgeberische Zielsetzung der Voraussetzungenkumulation deutlich: Sie ist gegen die in Billigflaggenstaaten ansässigen Reedereien gerichtet.⁷ Jene Überlegungen decken sich mit der Kritik *Selvigs* an der Anwendung der allgemeinen Vermutungsregel. *Selvig* kritisierte insbesondere, daß sie oft zur Anwendung des Rechts eines entlegenen (Billigflaggen-)Staates führen könne, zu dem der eigentliche Transport keine Verbindung habe.⁸ Der Verfrachter könne, so ergänzend *Audit*, seine ausführende (Haupt-)Niederlassung nach Belieben wählen und so den normalen Anknüpfungspunkt des Art. 4 II EVÜ manipulieren.⁹ *Selvigs* Kritik überzeugte die meisten Delegationen. In ihren Stellungnahmen zum Vorentwurf von 1972 beurteilten sie die Anwendung der allgemeinen Anknüpfungsregeln als für Seebeförderungsverträge nicht passend.¹⁰ Nur der italienische Delegierte *Giuliano* setzte sich wie schon 1971¹¹ für die Anwendung der allgemeinen Regeln ein, die er als hinreichend flexibel ansah, um Besonderheiten des Seeverkehrs im Einzelfall Rechnung zu tragen.¹² Maßgeblich unter dem Einfluß *Sel-*

⁶ Denkschrift der Bundesregierung zum Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht BT-Drs. 10/503 (20. 10. 1983), 21, 25 re.Sp. 3. Abs.; RegBegr. EGBGB-E BT-Drs. 10/504, 79 li.Sp. 2. Abs.

⁷ *Virgós Soriano* in: *García de Enterría/González Campos/Muñoz Machado* (eds.), *Tratado de derecho comunitario europeo III* (Madrid 1986), 753, 786 no. 3; *Flessner* Reform des Internationalen Privatrechts: Was bringt sie dem Seehandelsrecht? (Hamburg 1987) 27f.; *Reithmann/Martiny(-van Dieken)* Internationales Vertragsrecht⁴ (1988) Rn. 641; *Kunz* Internationales Privatrecht³ (1992) Rn. 546.

⁸ *Selvig* (Fn. 4), 195, 197, 199; zustimmend v. *Hoffmann* in: *Lando/v. Hoffmann/Siehr* (eds.) *European Private International Law of Obligations* (Tübingen 1975), 1, 8; auch *Philip Lovvalget* i kontraktforhold (København 1982) 45; *Torben Svénné Schmidt* International formueret (København 1987) 166; *Flessner* (Fn. 7) 22; *Reithmann/Martiny⁴(-van Dieken)* (Fn. 7) Rn. 641; *Audit* Droit international privé (Paris 1991) 639f.

⁹ *Audit* (Fn. 8) 640.

¹⁰ Z.B. Bericht über die Sitzung der Gruppe der Regierungssachverständigen „Internationales Privatrecht“ in Brüssel vom 16.-18. Dezember 1974, Dok. XI/70/75-D S. 11; Stellungnahme der deutschen Delegation zu dem Vorentwurf eines Übereinkommens über das auf vertragliche und außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Dok. SEK [72] 4429 vom 6. Dezember 1972), Dok. XI/412/75-D S. 12f. Nr. 4.3; Vorschlag der niederländischen Delegation bezüglich des Beförderungsrechts, Dok. XI/421/75-D; Aufzeichnung der niederländischen Delegation zu der Regelung für Beförderungsverträge nach dem Vorentwurf eines Übereinkommens über das auf vertragliche und außervertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht, Dok. XI/185/77-D S. 1 Nr. 1; Bericht über die Sitzung der gemischten Untergruppe „Beförderungsverträge“, Dok. III/1013/77-D S. 4.

¹¹ Note sur les „contrats de transports“ (article premier, alinéa 2, d) de l'avant-projet de la Convention par *Mario Giuliano*, Dok. XIV/404/71-F S. 17. Dem schloß sich 1971/72 die gesamte Expertengruppe im Ergebnis an (Bericht zu dem Vorentwurf eines Übereinkommens über das auf vertragliche und außervertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht von *Mario Giuliano/Paul Lagarde/Th. van Sasse van Ysselt*, Dok. XIV/408/72-D Rev. 1 S. 17, 39).

¹² Bericht über die Sitzung der Gruppe der Regierungssachverständigen „Internationales Pri-

vigs¹³, der als Seerechtsexperte hinzugezogen worden war, wurde im Juni 1976 eine sog. Gemischte Gruppe „Beförderungsverträge“ unter dem Vorsitz des Niederländers *van Rijn van Alkemade* eingesetzt.¹⁴ Diese schlug eine Lösung aufgrund einer Kombination verschiedener Anknüpfungspunkte vor und folgte einem dänischen Vorschlag, der eine gestufte Anknüpfungsleiter vorsah: Primär solle auf den Ausgangs-, sekundär auf den Bestimmungshafen abgestellt werden, soweit diese jeweils durch die Niederlassung eines der Beteiligten in ihrem Gewicht verstärkt seien.¹⁵ Zu Gunsten einer Anknüpfung an den Ausgangshafen wurden der Gleichklang mit Art. 10 HR und die Tatsache, daß der Ausgangshafen immer bestimmt werden könne, zu Gunsten der Anknüpfung an den Bestimmungshafen die Übergabe der Waren an den Empfänger und die Häufigkeit von Haftungsprozessen in dem betreffenden Land abgewogen.¹⁶ Ein deutscher Vorschlag, sich enger an das allgemeine Anknüpfungskonzept anzulehnen und deshalb auf den Sitz des Verfrachters als primären Anknüpfungspunkt abzustellen, fand in der Untergruppe „Beförderungsverträge“ noch keine Mehrheit.¹⁷ Er wurde aber vom Plenum der Expertengruppe angenommen.¹⁸ Auf ihm beruht die heutige Fassung des Art. 4 IV 2 EVÜ. Andere Gründe für eine besondere Anknüpfungsregel für Beförderungsverträge als die in *Selvigs* Kritik genannten sind – auch in den unveröffentlichten Materialien – nicht zu erkennen.¹⁹

vatrecht“ in Brüssel vom 16.–18. Dezember 1974, Dok. XI/70/75-D S. 11; Ergänzende Aufzeichnung über die „Beförderungsverträge“ von *Mario Giuliano*, Dok. XI/504/76-D S. 8–10; Bemerkungen der italienischen Delegation zum Dok. XI/513/76, Punkt 5 – Transport, Dok. III/491/77-D S. 1f.

¹³ Siehe außerdem die Briefe *Selvigs* an *Allan Philip* vom 3. Januar 1975 und vom 23. September 1975, in denen er sich mit einzelnen Ansätzen *Giulianos* oder der niederländischen Delegation auseinandersetzt.

¹⁴ Niederschrift über die Sitzung der Regierungssachverständigengruppe „Internationales Privatrecht“ London 24. (am Nachmittag) und 25. Juni 1976, Dok. XI/513/76-D S. 2–4.

¹⁵ Bericht über die Sitzung der gemischten Untergruppe „Beförderungsverträge“, Dok. III/1013/77-D S. 5–8; Bericht der Arbeitsgruppe „Beförderungsverträge“ von *J. van Rijn van Alkemade*, Dok. III/1039/77-D S. 4–7.

¹⁶ Bericht der Arbeitsgruppe „Beförderungsverträge“ von *J. van Rijn van Alkemade*, Dok. III/1039/77-D S. 5.

¹⁷ Bericht über die Sitzung der gemischten Untergruppe „Beförderungsverträge“, Dok. III/1013/77-D S. 8; Bericht der Arbeitsgruppe „Beförderungsverträge“ von *J. van Rijn van Alkemade*, Dok. III/1039/77-D S. 7.

¹⁸ *Compte rendu de la réunion du groupe „Droit international privé“* Luxembourg, 12–15 décembre 1977, Dok. III/1627/77-F S. 3.

¹⁹ Am ausführlichsten ist die Kritik der britischen Delegation sowohl am Vorschlag der Untergruppe „Beförderungsverträge“ als auch an der Anwendung des characteristic performance-Konzepts auf Seebeförderungsverträge im Memorandum No. 14 by the United Kingdom Experts – Maritime Transports, Dok. III/1609/77-E S. 3–8. Auch sie läßt sich jedoch auf das zentrale Argument reduzieren, daß kein einzelner Anknüpfungspunkt den Transportvertrag hinreichend präge (aaO, S. 4, 5f.) und daß insbesondere die Niederlassung des Verfrachters oft zufällig sei (aaO, S. 4) und außerdem mit Feststellungsproblemen belastet sei (aaO, S. 4f.).

bb. Fehlende Rechtfertigung dieser Ausgrenzung durch die tatsächlichen Verhältnisse

Selvigs Kritik basiert wesentlich auf rechtstatsächlichen Annahmen. Sie verliert erheblich an Gewicht, wenn man sich die realen tatsächlichen Verhältnisse verdeutlicht: Die Reedereien in den Billigflaggenstaaten sind meist reine Eigentumsgesellschaften, property holding companies.

(1) Mutterreederei als operating company

Soweit sie Eigentumsgesellschaften sind, handelt es sich in einer Vielzahl von Fällen um Tochtergesellschaften von Reedereiunternehmen aus den Industriestaaten.²⁰ Dann werden aber die Schiffe von der als Schiffseigentümerin fungierenden Tochterreederei an die Mutterreederei auf langfristiger time charter-Basis „zurückverchartert“. Der eigentliche operator ist dann die Mutterreederei. Sie „bereedert“ das Schiff. Vor allem schließt sie Untercharterverträge oder Stückgutbefrachtungsverträge mit Dritten ab. Sie ist nach den Maßstäben des contractual carrier-Konzepts der contractual carrier im Außenverhältnis. Art. 4 IV EVÜ stellt genauso wie Art. 4 II EVÜ auf dieses contractual carrier-Prinzip statt.²¹ Ausschlaggebend ist nicht der Reeder-Eigentümer des Schiffes, sondern der Verfrachter des konkret anzuknüpfenden Frachtvertrages. Gerade die Mutterreederei hat aber ihre Hauptniederlassung, ihre Operationszentrale in einem Industriestaat.²² Die allgemeine Vermutung führt also in diesen Fällen gar nicht zur Anwendung eines „entlegenen“ Rechts, sondern vielmehr zu einem ganz und gar nicht exotischen Recht. Man muß nur sauber die einzelnen Vertragsverhältnisse voneinander trennen. Der eigentliche Vertrag im Außenverhältnis (contract in operation), der mit einem Externen außerhalb des Reedereikonzerne abgeschlossen wird, hat dann wieder eine starke Verbindung zur Operationszentrale der executing company, des ausführenden Unternehmens.

(2) Andere Konzerngesellschaft als operating company

Entsprechendes gilt, wenn die erste Vercharterung nicht an die Muttergesellschaft selbst, sondern an eine Partnergesellschaft oder eine andere Operationsgesellschaft innerhalb des Konzernverbunds erfolgt und diese Gesellschaft ebenfalls in einem Industriestaat ihre Hauptniederlassung hat. Diese skizzierten Fallgruppen zusammen machen einen erheblichen Anteil aller Fälle aus, in denen Schiffseigentümer eine Reederei in einem Billigflaggenstaat ist. Fälle, in denen die erste Vercharterung an eine Operationsgesellschaft in einem Billigflaggenstaat oder einem Staat der Dritten Welt erfolgt, kommen dagegen kaum vor.

(3) Statistische Minderzahl der Fälle von Bereederung durch eine Reederei mit Sitz in einem Billigflaggenstaat

Etwas häufiger geschieht es schon, daß die Eigentumsreederei ihre Schiffe selbst bereedert. Statistisch gesehen sind solche Fälle aber immer noch in der Minder-

²⁰ Vgl. Franzen AR-Blatte ES 1450 Nr. 19 S. 5 (Nov. 1993).

²¹ Siehe nur Mengozzi in: Treves (ed.), Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Padova 1983), 225, 226 no. 2.

²² Prüßmann/D.Rabe Seehandelsrecht³ (1992) Vor § 556 HGB Anm. VI D 4 a bb.

zahl. In einer Unterfallgruppe wird sogar dann noch die eigentliche Hauptniederlassung, die Operationszentrale des Unternehmens, in einem Industriestaat liegen.²³ Der von *Selvig* entscheidend ins Auge gefaßte Fall stellt also rechtstatsächlich nicht den Regelfall, sondern nur einen (statistisch allerdings nicht ganz unbedeutenden) Problemfall dar. Insoweit ist die Kritik am Vorentwurf von 1972, auf der die Artt. 4 IV EVÜ; 28 IV EGBGB beruhen, falsch gewichtet. Sie mißachtet in weitem Umfang das contractual carrier-Konzept und stellt auf das falsche Rechtssubjekt als carrier ab, nämlich den Schiffseigentümer-Reeder, nicht die eigentliche Schiffsbetreibergesellschaft.²⁴ *Selvigs* gedanklicher Fehlansatz zeigt sich bereits darin, daß er das Recht der Hauptniederlassung des Verfrachters pauschal für den Regelfall mit dem Recht der Flagge des Schiffes gleichsetzt.²⁵

(4) *cross trade unter einer Nicht-Billigflagge*

Außerdem wird *Selvigs* Kritik am Konzept der charakteristischen Leistung einer Fallgruppe nicht gerecht, die im Zeitalter zunehmenden Einflußverlustes der – nationalen Protektionismen dienenden – liner conferences (Linienkonferenzen) immer mehr an Bedeutung gewinnt: dem cross trade zwischen zwei Staaten durch eine in einem Drittstaat ansässige Reederei, die ihre eigenen Schiffe unter Nichtbilligflagge einsetzt.²⁶ Als Beispiel mag ein Container-Liniendienst von Hapag-Lloyd zwischen Los Angeles und Yokohama dienen.²⁷ Eine solche Reederei wird gegenüber sonstigen Wirtschaftsunternehmen dadurch benachteiligt, daß die Anknüpfung mit Hilfe des Konzepts der charakteristischen Leistung durch das Aufstellen zusätzlicher Voraussetzungen erschwert wird und ihr deshalb nicht ohne weitere Überlegungen der Informationskostenvorteil der Anwendung ihres Heimatrechts zugute kommt. Dafür gibt es keine kollisionsrechtspolitische Rechtfertigung. Daß der dritte Staat, in dem die Reederei sitzt, von dem faktischen Transport nicht unmittelbar betroffen ist und deshalb als „entlegener Staat“ erscheinen mag,²⁸ vermag keine solche Rechtfertigung zu bieten. Jener Ansatz bringt in die Bestim-

²³ Eingehend unten § 4 II 2.

Sollten Hauptniederlassung und Sitz der Gesellschaft identisch sein, hätte dies zur Folge, daß der Sitz außerhalb des Gründungsstaates liegt. Dies hat jedoch solange keine internationalgesellschaftsrechtlichen Konsequenzen, wie die für den Schiffsverkehrs maßgeblichen Staaten des angloamerikanischen Rechtskreises grundsätzlich der Gründungstheorie folgen.

²⁴ Nicht ganz treffend deshalb auch *Prüßmann/D.Rabe*³ (Fn. 22) Vor § 556 HGB Anm. VI D 4 a bb. Das falsche Moment in der Regierungsbegründung liegt nicht bei der Hauptniederlassung, sondern beim relevanten Rechtssubjekt.

²⁵ *Selvig* (Fn. 4), 195, 197.

²⁶ Vgl. *Basedow* IPRax 1987, 333, 340; *ders.* in: Transportrecht und Gesetz über allgemeine Geschäftsbedingungen (1988), 239, 254f.

²⁷ In der Stellungnahme der deutschen Delegation zu dem Vorentwurf eines Übereinkommens über das auf vertragliche und außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Dok. SEK [72] 4429 vom 6. Dezember 1972), Dok. XI/412/75-D S. 12f. Nr. 4.3 wird allerdings das Beispiel eines Vertrags mit einem Hamburger Reeder über eine Seebeförderung von Argentinien nach Australien gerade angeführt, um die mangelnde faktische Verbindung mit dem Land des Reedereisitzes zu belegen.

²⁸ So wohl *Gaudemet-Tallon* Rev.trim.dr.eur. 1981, 215, 250 no. 55 mit Fn. 141; *Philip* (Fn. 8) 45; *Torben Svenné Schmidt* (Fn. 8) 166.