



JURISTISCHE FAKULTÄT



UNIVERSITÄT
HEIDELBERG
ZUKUNFT
SEIT 1386

Zusammenfassung der Dissertation mit dem Titel

**„Normenkollisionen von völkerrechtlichen Übereinkommen mit
der EuGVO im Kontext
von seerechtlichen Haftungsbeschränkungen“**

Dissertation vorgelegt von Theresa Heinke

Erstgutachter: Prof. Dr. Dres. h.c. Burkard Hess

Zweitgutachter: Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Erik Jayme

Juristische Fakultät

Normenkollisionen von völkerrechtlichen Übereinkommen mit der EuGVO im Kontext von seerechtlichen Haftungsbeschränkungen

Überblick

Die Dissertation behandelt Normenkollisionen zwischen internationalem Transportrecht und europäischem Prozessrecht und legt dabei einen Schwerpunkt auf seerechtliche Haftungsbeschränkungen. Das Seerecht ist von Natur aus grenzüberschreitend, weshalb – wie in allen Transportbereichen – eine Vielzahl an völkerrechtlichen Übereinkommen existiert, die diesen Bereich regeln. Diese enthalten regelmäßig auch Prozessvorschriften, insbesondere Zuständigkeitsregelungen, und oft auch Anerkennungs- oder Vollstreckungsregelungen. Gleichwohl werden Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung innerhalb der Europäischen Union von der Verordnung (EU) 1215/2012 („EuGVO“) geregelt.

Als wesentliches Grundprinzip des Seehandelsrechts gilt die Beschränkung der Reederhaftung. Dieses ist heute unter anderem im Londoner Übereinkommen von 1976 („LondonHBÜ“)¹ normiert. Danach wird die Haftung eines Reeders auf einen bestimmten Betrag begrenzt, der sich am Bruttorauminhalt des Schiffes orientiert. Um die Haftungsbeschränkung geltend zu machen, kann der Beschränkungsberechtigte einen Haftungsbeschränkungs fonds errichten. Die Gläubiger dürfen sodann ihre Forderungen an diesem Fonds anmelden, aus welchem die Forderungen – der Vorgehensweise in Insolvenzverfahren ähnlich – anteilig befriedigt werden. Streitigkeiten im Rahmen dieser seerechtlichen Haftungsbeschränkung sind oft besonders komplex, da zumeist zahlreiche Parteien involviert sind und in aller Regel mehrere denselben Sachverhalt betreffende Verfahren parallel oder nacheinander durchgeführt werden. Die Thematik ist durchaus praxisrelevant – beispielsweise wurde jüngst nach der Suez-Kanal-Blockade durch das Containerschiff „Ever Given“ vom Schiffseigner eine Haftungsbeschränkung nach dem LondonerHBÜ geltend gemacht.

Der erste Teil der Arbeit untersucht die Auslegung von Art. 71 EuGVO – dem Dreh- und Angelpunkt für die Frage nach dem Verhältnis von völkerrechtlichen Übereinkommen zur EuGVO – und analysiert die diesbezügliche Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes.

Der zweite Teil der Arbeit erläutert die aus dem Zusammenspiel von EuGVO und völkerrechtlichen Übereinkommen resultierenden Probleme der Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Haftungsbeschränkungsverfahren. Da auch die Ölhaftungsübereinkommen² regelmäßig Regelungen zur Anerkennung von Entscheidungen enthalten, kommt es in dieser Hinsicht ebenfalls zu Kollisionen mit der EuGVO, die ebenfalls im zweiten Teil der Arbeit besprochen werden. Im dritten Teil der Arbeit werden Kollisionsprobleme im Luft-, Straßentransport- und Schienentransportrecht erörtert. Der vierte Teil der Arbeit schließlich, wirft einen rechtsvergleichenden Blick auf das US-amerikanische Recht der Haftungsbeschränkungen und der Anerkennung von ausländischen Entscheidungen.

Teil 1

Der erste Teil der Dissertation beschäftigt sich mit der bislang zu Art. 71 EuGVO ergangenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes. Chronologisch werden die Entscheidungen *The Tatra v. Maciej Rataj* („Tatra“)³, *Nürnberger Allgemeine Versicherungs AG v. Portbridge Transport International BV* („Nürnberger Allgemeine Versicherungen“)⁴, *TNT Express*

¹ Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, BGBl. 1986 II, S. 786.

² In der Arbeit werden hauptsächlich das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden vom 29. November 1969, BGBl. 1975 II, S. 301 und das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1996 II, S. 670 untersucht.

³ EuGH, *Tatra/Maciej Rataj*, C-406/92, ECLI:EU:C:1994:400.

⁴ EuGH, *Nürnberger Allgemeine Versicherung*, C-148/03, ECLI:EU:C:2004:677.

Nederland BV v. AXA Versicherungs AG („TNT“)⁵, Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd. v. Inter-Zuid Transport BV („Nipponkoa“)⁶, Nickel & Goeldner Spedition v. Kintra⁷, Brite Strike Technologies Inc. v. Brite Strike Technologies SA⁸ und Adriano Guaitoli u.a. v. easyJet Airline Co. Ltd („Guaitoli“)⁹ detailliert in Bezug auf ihre Aussagen zur Auslegung des Art. 71 EuGVO analysiert. Die Arbeit kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die EuGVO Sonderübereinkommen in sämtlichen Fällen vorgeht, die a) das Sonderübereinkommen nicht regelt (*Tatry*), und b) das Sonderübereinkommen zwar regelt, die aber nicht in mindestens demselben Maße das Erreichen den der EuGVO zugrundeliegenden Prinzipien und Zielen gewährleisten, wie das bei Anwendung der EuGVO der Fall wäre (*TNT*). Dabei sind Zuständigkeitsvorschriften von internationalen Übereinkommen, die nach Art. 71 EuGVO vorgehen, so zu betrachten, als ob sie Teil der EuGVO seien, damit keine Inkonsistenzen mit dem Rest der Verordnung entstehen (*Nürnberger Allgemeine Versicherungen*, „Inkorporationsmodell“). Mit den Urteilen *Nipponkoa* und *Nickel & Goeldner* hat der Europäische Gerichtshof diese Rechtsprechung bestätigt und angewendet. Die Arbeit hebt zudem hervor, dass nach der *TNT*-Rechtsprechung Anerkennungsregeln aus Spezialübereinkommen in derselben Weise und Weite wirken müssen, wie das nach der EuGVO der Fall ist. Da mit der aktuellen Fassung der EuGVO das Exequaturverfahren abgeschafft wurde und die Anerkennungsregeln der EuGVO nunmehr sehr weitgehend sind, dürften deshalb in der Konsequenz der *TNT*-Rechtsprechung viele Anerkennungsregeln aus Sonderübereinkommen nicht mehr anwendbar sein. Hingegen wird ausgeführt, dass der EuGVO nach *Guaitoli* Übereinkommen auch ohne Günstigkeitsvorrang vorgehen, wenn die Europäische Union ihnen selbst angehört, da diese Sekundärrecht der Europäischen Union darstellen. Darüber hinaus sollen nach der *Brite Strike*-Entscheidung der EuGVO auch solche Übereinkommen vorgehen, die regionale Zusammenschlüsse darstellen, wenn der Zusammenschluss schon weiter fortgeschritten ist als die Errichtung des Binnenmarkts und die vom EU-Recht abweichende Regelung für die Durchführung des regionalen Zusammenschlusses unerlässlich ist.

Weiter wird im ersten Teil auf die einzelnen Tatbestandsmerkmale des Art. 71 EuGVO eingegangen, sowie die Frage untersucht, ob der Europäische Gerichtshof eine Auslegungskompetenz für völkerrechtliche Übereinkommen hat. Hier kommt die Arbeit zu dem Ergebnis, dass der Europäische Gerichtshof die Auslegungskompetenz zumindest soweit haben muss, dass eine Entscheidung der Frage, welche Regelung nach Art. 71 EuGVO vorgeht, getroffen werden kann. Weiter wird auf personale und temporale Anwendungsfragen der Kollisionsnorm eingegangen. Schließlich wird auch die Frage erläutert, ob Art. 71 EuGVO auf von der Europäischen Union ratifizierte völkerrechtliche Übereinkommen anwendbar ist.

Teil 2

Der zweite Teil der Arbeit beschäftigt sich im Kern mit der Frage, ob andere EU-Mitgliedsstaaten Entscheidungen aus deutschen Haftungsbeschränkungsverfahren anerkennen können oder müssen. Dafür werden zunächst die Wirkungen des Haftungsbeschränkungsverfahrens nach deutschem Recht detailliert analysiert, bevor auf die Anwendung der EuGVO auf deutsche Haftungsbeschränkungsentscheidungen näher eingegangen wird. Hierbei fällt bereits auf, dass die Wirkungen einer Fondseröffnung nach der deutschen Seerechtlichen Verteilungsordnung bereits über die Wirkungen des Art. 13 LondonHBÜ hinausgehen, da im deutschen Recht die Beschränkungswirkung und das Vollstreckungsverbot unmittelbar mit der Entscheidung über die Eröffnung des

⁵ EuGH, *TNT Express Nederland*, C-533/08, ECLI:EU:C:2010:243.

⁶ EuGH, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe)*, C-452/12, ECLI:EU:C:2013:858.

⁷ EuGH, *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, ECLI:EU:C:2014:2145.

⁸ EuGH, *Brite Strike Inc./Brite Strike Technologies SA*, C- 230-15, ECLI:EU:C:2016:560.

⁹ EuGH, *Adriano Guaitoli ua/easyJet Airline*, C-213-18, ECLI:EU:C:2019:927.

Haftungsbeschränkungsfonds eintritt. Die Arbeit kommt dann zu dem Ergebnis, dass diese Entscheidungswirkungen nach den Art. 36 ff. EuGVO in anderen EU-Mitgliedsstaaten anerkannt werden können. Dies gilt auch für die materielle Beschränkungswirkung und das Vollstreckungsverbot nach § 8 Seerechtliche Verteilungsordnung, da sich diese Wirkungen unmittelbar aus der Entscheidung zur Verfahrenseröffnung ergeben und sie zu den charakterisierenden Rechtsfolgen der Eröffnung eines seerechtlichen Verteilungsverfahrens gehören. Soll eine deutsche Fonderrichtung anerkannt werden, so bedeutet das im Ergebnis, dass diese Wirkungen entgegen dem LondonHBÜ in anderen Mitgliedsstaaten durchgesetzt werden, ohne dass die Gläubiger ihre Forderungen an den Fonds anmelden müssen. Dadurch wird deutlich, dass das Zusammenspiel von LondonHBÜ und EuGVO je nach Sachverhalt, Blickwinkel, Verfahrenssituation und nationalem Recht positive und negative Auswirkungen haben kann. Die Probleme, die durch die Anerkennung von Entscheidungen aus dem Haftungsbeschränkungsverfahren entstehen, können dabei nur teilweise und nur in speziellen Sachverhaltskonstellationen mithilfe der Anerkennungsversagungsgründe gemäß Art. 45 EuGVO gelöst werden.

Bei den Ölhaftungsübereinkommen hingegen funktioniert das Zusammenspiel von Übereinkommen und EuGVO besser. Das liegt daran, dass die deutlichen Anerkennungsregeln der Übereinkommen nach Art. 71 EuGVO der EuGVO vorgehen. Zumindest die Anerkennung zwischen Vertragsstaaten des jeweiligen Ölhaftungsübereinkommens sind damit unproblematisch.

Teil 3

Der dritte Teil der Arbeit wirft einen Blick auf andere Transportbereiche als den Seeweg. Die völkerrechtlichen Übereinkommen im Transportrecht haben sämtlich gemeinsam, dass sie Haftung und Haftungsbeschränkungen für die am Transport beteiligten Personen regeln und sich mit den spezifischen Gefahren des jeweiligen Transportweges auseinandersetzen. Die jeweiligen Regelwerke sind über Jahrzehnte ausgeweitet, verändert und überarbeitet worden und oftmals sehr komplex. Die Untersuchung der Arbeit beschränkt sich daher auf kurze Überblicke über die spezielle Haftungsstruktur der einzelnen Transportbereiche bevor jedes Übereinkommen im Hinblick auf eventuelle Kollisionen mit der EuGVO analysiert wird und anschließend die Übereinkommen miteinander und mit dem LondonHBÜ verglichen werden. Verglichen werden das Montrealer Übereinkommen¹⁰, das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr („CMR“)¹¹ und die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)¹².

Beim Montrealer Übereinkommen ergeben sich die wenigsten Kollisionsprobleme. Da das Montrealer Übereinkommen von der Europäischen Union ratifiziert wurde, gehen die enthaltenen Zuständigkeitsregelungen der EuGVO vor. Die EuGVO kommt hier nur ergänzend zur Anwendung. Regelungen zu Anerkennung und Vollstreckung enthält das Übereinkommen nicht, daher kann es insoweit auch nicht zu einer Kollision von Übereinkommen und europäischem Prozessrecht kommen. Zudem wird i.R.d. Montrealer Übereinkommens nicht auf nationales Recht zurückgegriffen, weshalb sich auch keine Kollisionsprobleme aus den verschiedenen nationalen Rechtsordnungen ergeben können.

Im Fall des CMR zeigen sich ähnliche Probleme mit Art. 71 EuGVO wie beim LondonHBÜ, was durch die zahlreiche Rechtsprechung zu diesem Thema belegt ist. Eine Kollision von

¹⁰ Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im Internationalen Luftverkehr, BGBl. 2004 II 458.

¹¹ Übereinkommen über die Beförderung im internationalen Straßenverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956 in der Fassung des Protokolls vom 05.07.1978 zur CMR BGBl. 1980 II S. 721, 733.

¹² Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern v. 03.06.1999, BGBl. 2002 II, 2221.

EuGVO und Übereinkommen ist daher auch im Falle des CMR gegeben – wenn auch weniger dramatisch, da es keinen Haftungsfonds gibt. Auch im Zusammenspiel zwischen CIM und EuGVO zeigen sich dieselben Probleme in Bezug auf den Vorrang von Vorschriften nach Art. 71 EuGVO. Im Übrigen harmonisieren CIM und EuGVO recht gut miteinander. Letztlich sind in anderen Transportbereichen insgesamt weniger Kollisionsprobleme zwischen EuGVO und Spezialübereinkommen zu beobachten. Dies gilt insbesondere für die Anerkennung von Entscheidungen aus anderen Mitgliedsstaaten. Das ist jedoch weniger der EuGVO als der klaren Regelungen der anderen Transportübereinkommen oder dem Verzicht auf solche Regelungen im LondonHBÜ geschuldet.

Teil 4

Im vierten Teil der Arbeit wird die deutsch-europäische Rechtslage mit der US-amerikanischen verglichen. Dabei wird auch auf die Entstehung des US-amerikanischen Rechts zur Haftungsbeschränkung eingegangen und das konkrete Verfahren zur Haftungsbeschränkung beschrieben. Schließlich wird auch die Anerkennungs- und Vollstreckungspraxis der USA näher beleuchtet.

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind keinem der großen völkerrechtlichen Verträge im Seehandelsrecht beigetreten, auch nicht dem LondonHBÜ. Das macht den Vergleich besonders interessant, da sich das US-amerikanische Haftungsbeschränkungsrecht im letzten Jahrhundert weitgehend unabhängig von den internationalen Übereinkommen entwickelt hat. Dass auch die US-amerikanischen Gesetze in diesem Bereich nicht signifikant weiterentwickelt werden, führt dazu, dass das geltende Haftungsbeschränkungsrecht von US-amerikanischen Juristen oftmals für altmodisch und überflüssig oder zumindest dringend korrekturbedürftig befunden wird. Trotz dieser inzwischen jahrzehntelang währenden Kritik wurde der einschlägige „*Limitation of Liability Act*“ auch nach der *Deepwater Horizon* Katastrophe nicht modernisiert, sodass die Haftungsbeschränkungsbeträge unverhältnismäßig niedrig bleiben. Die drastischen Unterschiede der Haftungsbeschränkungsbeträge im deutschen und US-amerikanischen Recht, die sich aus den unterschiedlichen Entwicklungen ergeben, werden anschaulich am Beispiel der Titanic dargestellt.

Beim Vergleich der Anerkennungsregelung kommt die Arbeit zu dem Ergebnis, dass die US-amerikanische Rechtslage sich auch ohne bundeseinheitliche Regelung erstaunlich wenig von der durch die EuGVO erreichten Rechtsvereinheitlichung für die Anerkennung zwischen Mitgliedsstaaten unterscheidet. So entsprechen die Voraussetzungen des amerikanischen *Comity*-Prinzips in weiten Teilen den Voraussetzungen bzw. Ausnahmen der *ipso iure*-Anerkennung nach Art. 36 ff. EuGVO. Unklarheiten ergeben sich auf US-amerikanischer Seite lediglich bei der Kollision zweier anzuerkennender Entscheidungen. In diesen Fällen ist die EuGVO mit ihren deutlichen Regeln nach Art. 45 Abs. 1 lit. d EuGVO klar vorteilhaft. Da die USA nicht Mitglied der Haftungsbeschränkungsübereinkommen sind, erübrigen sich auch die in der Europäischen Union bestehenden Kollisionsprobleme zwischen dem Recht des einzelnen Bundesstaates und den Übereinkommen. Der *Limitation of Liability Act* und ist ein Bundesgesetz und daher besteht auch insoweit größere Rechtsvereinheitlichung als in der EU, wenn auch auf einem sehr altmodischen Stand und isoliert vom Rest der internationalen Seehandelswelt.

Ergebnisse

Zusammenfassend zeigt die Arbeit, dass das Zusammenspiel der betrachteten seerechtlichen Haftungsbeschränkungsübereinkommen mit der EuGVO nur teilweise funktioniert. Insbesondere die Auswirkungen der Anwendung der EuGVO auf die Anerkennung von Entscheidungen nach dem LondonHBÜ in Nicht-Vertragsstaaten sind nicht immer zu begrüßen, da sie *forum shopping* begünstigt.

Im Ergebnis kommt die Arbeit im Wesentlichen zu folgenden Erkenntnissen:

1. Die Art. 36 ff. EuGVO sind auf die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen nach dem LondonHBÜ anzuwenden.
2. Anerkennung i.S.d. Art. 36 ff. EuGVO hat Wirkungserstreckung zur Folge.
3. Art. 13 Abs. 1 LondonHBÜ enthält keine Anerkennungsregelung, da das Vollstreckungsverbot Tatbestandswirkung ist und keine anzuerkennende Entscheidungswirkung. Art. 13 LondonHBÜ enthält jedoch eine Vollstreckungsregel i.S.d. Art. 71 Abs. 1 EuGVO. Allerdings erhält Art. 13 Abs. 1 EuGVO bei Anwendung des Günstigkeitsvorrang der EuGVO nach der TNT-Rechtsprechung dennoch keinen Vorrang vor der EuGVO.
4. Die Erwähnung der Wirkungen der Eröffnung eines Haftungsbeschränkungsverfahrens in der Entscheidung selbst ist für seerechtliche Verfahren kein sinnvolles Unterscheidungskriterium für die Frage, ob diese anerkannt werden können.
5. Für die Frage, ob konkrete Wirkungen einer Entscheidung anerkannt werden können und müssen, kommt es darauf an, ob die Wirkungen unmittelbar mit Erlass der Entscheidung eintreten oder ob weitere Zwischenschritte notwendig sind.
6. Die Wirkungen der Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds nach § 8 Seerechtliche Verteilungsordnung sind anerkennungsfähige Wirkungen, da sie unmittelbar mit der Entscheidung eintreten.
7. Durch die ipso iure-Anerkennung der Entscheidung über die Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds wird in bestimmten Fällen die Systematik und Zielsetzung des LondonHBÜ verletzt. Dadurch werden völkerrechtliche Übereinkommen verletzt.
8. In anderen Fällen kann das Recht der Haftungsbeschränkung durch die Anerkennung einer Entscheidung über die Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds mit Hilfe der Art. 36 ff. EuGVO durchgesetzt werden.
9. Die Anerkennungsversagungsgründe nach Art. 45 EuGVO können nur in Einzelfällen negative Ergebnisse der Anwendung der Art. 36 ff. EuGVO auf Haftungsbeschränkungsstreitigkeiten ausgleichen. Insbesondere die Ausnahme nach Art. 45 Abs. 1 lit. c EuGVO und eine Versagung der Anerkennung wegen Art. 45 Abs. 1 lit. b EuGVO können unter Umständen einschlägig sein.
10. Der EuGH braucht die Auslegungskompetenz für Regelungen völkerrechtlicher Übereinkommen, die innerhalb der Rechtssetzungs-kompetenz der Europäischen Union liegen, um i.R.v. Art. 71 EuGVO klären zu können, ob eine Regelung Vorrang vor der EuGVO genießt.
11. Im Ölhaftungsbereich ist die Problematik weniger ausgeprägt, da die Anerkennungsregeln i.S.d. Günstigkeitsvorrangs nach TNT günstiger sind als die der EuGVO und deshalb nach Art. 71 EuGVO und der TNT-Rechtsprechung Vorrang genießen.
12. In anderen Transportbranchen zeigen sich ebenfalls Probleme bei dem Aufeinandertreffen von völkerrechtlichen Übereinkommen und EuGVO. Die Problematik zeigt sich dort allerdings weniger ausgeprägt, da die völkerrechtlichen Regelungen oft denen der EuGVO vorgehen.
13. Das US-amerikanische nationale Recht zur Beschränkung der Reederhaftung ist stark veraltet. Die Haftungsbeträge sind sehr gering. In der Systematik und prozessrechtlichen Durchführung ähneln sich LondonHBÜ und Limitation of Liability Act allerdings stark.
14. Trotz fehlender bundeseinheitlicher Regelung entsprechen die Regeln zur Anerkennung von Entscheidungen im US-amerikanischen Recht weitgehend denen der EuGVO. Auch eine europäische Haftungsbeschränkungsentscheidung kann daher theoretisch in den USA anerkannt werden.