

# EINFÜHRUNG: WOZU TRANSPORTRECHT?

## 1. WOZU TRANSPORTRECHT?

Wenige Unternehmen kommen ohne Inanspruchnahme des Transportgewerbes aus. Die Berührungspunkte liegen zum Teil im Bereich des Abschlusses des Transportvertrages, zum Teil in der technischen Abwicklung des Transports und last not least im Bereich der Schadensbearbeitung bei Beschädigungen, Verlusten, Verspätungen usw.

### 1.1 Strategiewerkzeug – die Ab Werk-Falle

Welches Transportmittel – oder vielleicht, welche Kombination von Transportmitteln – im konkreten Fall eingesetzt wird, sollte letztendlich der Auftraggeber und nicht der Transportunternehmer entscheiden.

Würde man die Entscheidung alleine von betriebswirtschaftlichen Kriterien, wie z.B. Transportpreis und -geschwindigkeit, abhängen lassen, kann dies leicht zu bösen Überraschungen führen.

Für das Transportrecht ist charakteristisch, dass **für unterschiedliche Transportarten unterschiedliche Spezialrechte** anzuwenden sind (näheres im Kapitel „3.1 Sonderrechte“). Daraus resultieren zwangsläufig unterschiedliche Rechtsfolgen mit entsprechend differenzierten, wirtschaftlichen Auswirkungen.

*Die Gestaltungsmöglichkeiten der Zahlungsabwicklung, die Sicherung der Ware vor Zugriff durch kriminelle Abnehmer, die Sicherung der Verfügungsrechte zur Abwehr von Gefahren und Anpassungen an neue Situationen, die Gestaltung der Transportversicherung, die Kalkulation des Verlust- und Beschädigungsrisikos und vieles mehr hängen davon ab, welches Sondertransportrecht anzuwenden ist.*

Von dem modernen Begriff des Transportrechts wird auch die wachsende Anzahl von Dienstleistungen der **Logistiker** umfasst, die sich auf ausgelagerte Tätigkeiten (Stichwort: „**Outsourcing**“) beziehen und die nicht unter die traditionellen Beförderungsleistungen einzureihen sind. Hier werden die Anforderungen an die Kenntnis der anwendbaren Rechte noch erheblich gesteigert. Alleine die richtige Lösung der zahlreichen Abgrenzungsfragen kann über Erfolg oder Misserfolg einer Logistiklösung entscheiden.

*Ein Logistiker, der neben der Lagerhaltung Ihres Produkts anlässlich der Kommissionierung der Sendungen, elektronische Chips in die zu versendenden Geräte einbauen muss, kann unter Umständen nach den strengen Bedingungen des **Produkthaftpflichtgesetzes** haften, bzw. Ihre Haftung nach diesem Gesetz faktisch beeinflussen; es können sich Fragen*

des **Werkvertragsrechtes** und dem Regress wegen **Gewährleistungsansprüchen** Ihrer Kunden ergeben und vieles mehr.

Hier hilft allein die Kenntnis der Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen nicht weiter.

## Die Ab Werk-Falle

Die Verzahnung von Transportsonderrechten einerseits und den Folgen für den Handel sei an einem **einfachen** Beispiel demonstriert, das in ähnlicher Form immer wieder vorkommt:

**Beispiel:** *Ein österreichischer Exporteur verkauft eine nach speziellen Wünschen angefertigte Maschine unter Vereinbarung der Incoterms 2000-Klausel „ab Werk“ (EXW) Krems an einen amerikanischen Käufer mit Sitz in New York. Dieser Käufer eröffnet ein Akkreditiv, mit dem der Kaufpreis der Maschine gegen Übergabe eines Bordkonnossements in Hamburg mit Bestimmungshafen New York zugesichert wird. Der österreichische Exporteur übersendet seinem Hausspediteur ein Schriftstück, das er mit Transportauftrag betitelt. In diesem Transportauftrag wird die Ware genau beschrieben, darin heißt es „ab Werk Krems“ und dann „Wir benötigen bis spätestens ... ein reines Bordkonnossement ex Hamburg Bestimmungshafen New York.“*

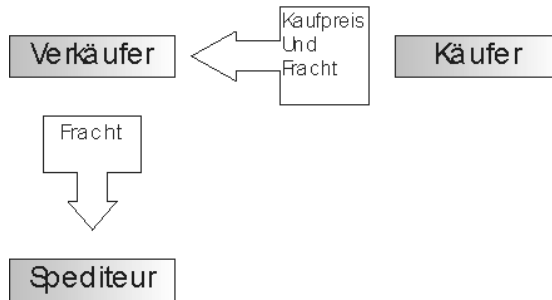
Der Spediteur übernimmt die Ware, bringt sie per LKW nach Hamburg, beauftragt einen Reeder mit der Verfrachtung nach New York und übersendet fristgerecht das gewünschte Konnossement in dreifacher Ausfertigung an unseren österreichischen Exporteur. Dieser löst damit das Akkreditiv ein und erachtet die Sache für erledigt. Während des Seetransports jedoch, wird über das Vermögen des amerikanischen Käufers ein Insolvenzverfahren eröffnet, das letzten Endes dazu führt, dass die gelieferte Maschine im New Yorker Hafen eingelagert wird und nicht mehr zur Auslieferung kommt. Nach einigen Wochen fordert der österreichische Spediteur seinen Auftraggeber auf, über die Ware zu verfügen bzw. die entstandenen Frachtkosten sowie die Lagerungskosten in New York zu bezahlen. Der österreichische Exporteur, der auf dem Standpunkt steht, durch die Lieferkondition „ab Werk“ sei die Sache für ihn erledigt, lässt es auf einen Prozess ankommen und verliert. Die daraus resultierende Kostenlast ist beträchtlich:

Er zahlt alle Transportkosten ab Werk bis New York, die aufgelaufenen, sehr beträchtlichen Lagerkosten in New York, die Kosten der Rücklieferung bzw. der Entsorgung der Maschine und die Prozesskosten in Österreich.

## Was ist falsch gelaufen?

Die Lieferkondition „ab Werk“ entscheidet nur über bestimmte Rechte und Pflichten zwischen **Verkäufer** und **Käufer** der Ware. Sie hat keinen Einfluss auf das Rechtsverhältnis zwischen dem Versender und dem Spediteur. Das heißt, wer dem Spediteur den Auftrag gibt, die Ware zu versenden, haftet diesem gegenüber grundsätzlich auch für die

entstehenden Frachtkosten. Die Verpflichtung **des Käufers** gegenüber **dem Verkäufer**, diese Kosten auf Grund der „**ab Werk**“-Klausel zu tragen, geht dann ins Leere, wenn der Käufer zahlungsunfähig ist.



**Der erste Fehler** des österreichischen Exporteurs bestand also darin, dass er **überhaupt** einen Transportauftrag erteilte, weil er damit das Zahlungsrisiko für die Frachtkosten übernahm, ohne nach der „**ab Werk**“-Klausel dazu gegenüber dem Käufer verpflichtet zu sein. Die „**ab Werk**“ Klausel sieht lediglich vor, dass der Verkäufer die Ware am Abgangsort zur Verfügung zu stellen hat. Das heißt, der **Käufer** müsste dafür sorgen, dass ein Frachtführer oder Spediteur **beauftragt** wird und die Ware beim Absender abholt. **Der zweite Fehler** besteht darin, dass trotz der Klausel „**ab Werk**“ die Vorlage eines Konnossements ab Hamburg verlangt wird. Wenn der Verkäufer der „**ab Werk**“-Klausel getreu die Ware an einen vom **Käufer** beauftragten Spediteur oder Frachtführer in Wien übergibt, verliert er sofort jede Verfügungsmöglichkeit über die Ware und ist gar nicht mehr in der Lage dafür zu sorgen, dass ihm das Konnossement zur Einlösung des Akkreditivs zur Verfügung gestellt wird. Da der Verkäufer nicht Auftraggeber des Spediteurs ist, hat er auch kein Recht gegenüber dem Spediteur, die Herausgabe des Konnossements durchzusetzen. Das heißt, hier wurde eine Zahlungsabwicklung gewählt, die mit der vereinbarten Lieferkondition nicht kompatibel ist und für sich alleine zur Katastrophe geführt hätte, weil dann der Verkäufer nicht einmal den Preis für die Maschine hätte vereinnahmen können.

## 1.2 Konfrontation

Die Kenntnis des Transportsonderechts ist nicht nur die Voraussetzung für strategische Überlegungen sondern auch für die Bewältigung von **Abwicklungsstörungen** im Transportgeschehen. Bei solchen Störungen (z.B. Transportschäden) stehen sich der Auftraggeber und der Transportunternehmer mit unterschiedlichen, zum Teil völlig konträren Interessenslagen gegenüber.

Im weiteren Sinn geht es um die **Schadensbearbeitung**, also um jene Maßnahmen, die drohende Vermögensschäden oder ungerechtfertigte Ansprüche von Transportunternehmern verhindern oder zumindest begrenzen sollen.

Es kommt insbesondere darauf an, rechtzeitig jene Maßnahmen zu ergreifen, die im konkreten Fall dazu geeignet sind, einen drohenden Schaden abzuwehren oder die Grundlage für die erfolgreiche Geltendmachung **gegen** von Schadenersatzansprüchen sicher zu stellen.

*Zu diesen Maßnahmen zählen beispielsweise Verfügungen an den Transportunternehmer beim Entstehen von Beförderungshindernissen, die Veranlassung der Umpackung von beschädigten Packstücken, die rechtzeitige Rüge vom Mängeln, schriftliche Reklamationen und Vorbehalte, die Sicherstellung von Beweismitteln usw.*

Die Unterlassung von fristgerechten, schriftlichen Reklamationen kann bei bestimmten Transportarten (z.B. bei LKW-Transporten) zum absoluten **Anspruchsverlust** führen! Davor **schützt** nur die genaue Kenntnis der in Frage kommenden Sonderrechte.

Bei entsprechendem Transportvolumen ist es durchaus sinnvoll, eigene Schadensabteilungen ins Leben zu rufen, die eine optimale Abwicklung dieser Störungen gewährleisten. Selbst bei ausreichender Transportversicherung darf nicht übersehen werden, dass in Verlust geratene, beschädigte oder verspätet gelieferte Waren immer auch die eigene Servicequalität gefährden. Es steht daher oft nicht nur der Wert der Ware selbst, die Kosten der Wiederbeschaffung oder sonstige Vermögensschäden am Spiel, sondern oft auch der Verlust einer schwer ersetzbaren Geschäftsbeziehung.

Wenn das Transportvolumen nicht so groß ist, wird man sich um eine gute externe Beratung, wie z.B. um spezialisierte Versicherungsmakler oder Rechtsanwälte umsehen müssen. Ein bisschen Herumfragen trägt dabei sicher reiche Früchte, weil das Transportrecht eine sehr hoch spezialisierte Bearbeitung erfordert.

In jedem Falle ist es unerlässlich, dass man zumindest oberflächlich die **rechtlichen Möglichkeiten zur Schadensbegrenzung** kennt, um die Auswirkungen einer solchen Leistungsstörung soweit als möglich zu beschränken.

## 2. ABGRENZUNG DES TRANSPORTRECHTSBEGRIFFES

Eine allgemein gültige Definition des Begriffes Transportrecht gibt es nicht. Je nach Bedarf wird dieser Begriff auf bestimmte Art und Weise definiert und in seiner denkbaren Vielfalt eingegrenzt.

### 2.1 Positive Abgrenzung

Positiv für die Zwecke dieses Abschnitts umfasst das Transportrecht den **Gütertransport** und zwar die zivilrechtlichen Aspekte

- des Speditionsvertrages
- des Frachtvertrages
- des Lagervertrages und der
- modernen Logistikleistungen.

## 2.2 Negative Abgrenzung

**Negativ** abgegrenzt wird der Transportrechtsbegriff dieses Abschnitts durch das Ausschneiden der folgenden Materien:

- Personenbeförderung
- Verwaltungsrechtliche Aspekte
- Gewerberecht einschließlich Betriebsanlagenrecht
- Gefahrgutvorschriften
- Kontingentierungsvorschriften
- Luftverkehrsübereinkommen
- Zollrecht.

## 3. BESONDERHEITEN DES TRANSPORTRECHTS

### 3.1 Sonderrechte

Besonders auffällig im Vergleich zu anderen Rechtsgebieten ist die Vielfalt von Sonderfrachtrechten, die jeweils an die Verwendung einer bestimmten **Transportmittelart** anknüpfen. Es gibt Sondervorschriften für:

- LKW-Transport auf der Straße
- Luftfrachttransporte
- Binnenschiffahrtstransporte
- Seehandel
- Eisenbahn
- Lagerhalter usw.

Diese Vorschriften werden gegebenenfalls noch weiter differenziert, je nachdem ob grenzüberschreitende Transporte vorliegen oder nicht.

Vorwiegend historische Gründe sind für die Ausbildung dieser Sondergesetze und der daraus resultierenden Rechtszersplitterung verantwortlich. Bereits im Allgemeinen Handelsgesetzbuch des 19. Jahrhunderts wurden unterschiedliche Regelungen für den Spediteur, für den Landfrachtführer, für die Eisenbahn, den Lagerhalter und für den Seefrachtführer festgelegt. Diese Tendenz wurde im Laufe der Zeit dadurch verstärkt, dass die Regelungen zum Teil aus dem Handelsgesetzbuch herausgenommen wurden, sodass heute der LKW-Transport, der Luftfrachttransport, die Eisenbahn und zum Teil der Schifftransport in Sondergesetzen geregelt werden, die nicht mehr im Handelsgesetzbuch (heute: Unternehmensgesetzbuch – UGB) zu finden sind.

Diese Vielfalt der Normen bewirkt eine Reihe von Komplikationen in der praktischen Abwicklung von Transporten. Eine davon ist jene des **multimodalen** Transportes, die im Kapitel „**4.7 Der multimodale Transport**“ näher behandelt wird. Hierbei geht es um

die Frage, welches Transportmittelrecht anzuwenden ist, wenn in einem einheitlichen Vertrag die Verwendung mehrerer verschiedener Transportmittel vereinbart wird.

Ein weiteres Problem ergibt sich dann, wenn der betreffende Beförderer die vereinbarte Art der Beförderung durch eine andere Art ersetzt. Dies kommt häufig im Luftfrachttransport bei den so genannten Luftfrachtersatztransporten vor, z.B. Artikel 18 Absatz 4 Montreal Übereinkommen (Abschnitt G – Luftfahrt).

In diesen Fällen wird der Auftraggeber mit dem Umstand konfrontiert, dass sich die tatsächlich angewandte Technik des Transports sowie die Haftungsregeln, die zu erwarten waren, mit der Wirklichkeit nicht mehr in Einklang bringen lassen. Bis zum Inkrafttreten des Montreal-Übereinkommens, also unter dem Regime des Warschauer-Abkommens, konnte der Luftfrachtführer grundsätzlich Ersatztransporte per LKW vornehmen, wenn dies nicht ausdrücklich durch den Absender untersagt wurde. Wenn dann ein Schaden während des LKW-Ersatztransportes eintrat, haftete der Luftfrachtführer nicht nach dem Warschauer-Abkommen (ca. 17 Sonderziehungsrechte per kg) sondern nach der CMR (nur 8,33 Sonderziehungsrechte).

Zuletzt ist festzuhalten, dass die **Vielfalt der Sonderrechte** nicht nur die Beurteilung von Streitfällen erschwert, weil keineswegs immer eindeutig feststeht, welches der Sonderrechte anzuwenden ist, sondern auch die strategische Entscheidung erschwert, welches Transportmittel oder welche Transportmittelkombination für den Transport bestimmter Waren zuträglich ist. Wie bereits in der Einleitung erwähnt, entscheiden ja nicht nur die technischen Gegebenheiten, die Transportdauer und der Preis über die Anwendbarkeit eines Transportmittels, sondern auch die in den einzelnen Transportsondergesetzen vorgesehenen Möglichkeiten der Dokumentation, der Beschränkung oder der Erweiterung des Verfügungsrechtes, die Abwehr von kriminellen Eingriffen in den Transport und letztendlich die Haftung des Frachtführers darüber.

## 3.2 Überwiegen des zwingenden Rechtsbestandes

Während im 19. Jahrhundert, also zur Zeit der Schaffung des Handelsgesetzbuches, die Transportgeschäfte durchwegs eine Domäne des Handelsrechtes waren, hat sich dies heute geändert. Das Handelsgesetzbuch hat sich dadurch ausgezeichnet, dass es ursprünglich weitgehend nachgiebiges Recht enthält. Im Zuge des Entstehens von internationalen Übereinkommen, z.B. für den Eisenbahnverkehr, für den Luftfrachtverkehr und für den LKW-Transport, hat sich hingegen **zwingendes Recht** durchgesetzt. Das Ziel dieser internationalen Übereinkommen, nämlich ein hohes Maß an Rechtsvereinheitlichung unabhängig von den am Transport beteiligten Staaten und deren unterschiedlichen Rechtsordnungen zu schaffen, kann wohl nur durch zwingendes Recht erreicht werden.

Mittlerweile findet man aber auch im nationalen Transportrecht immer mehr zwingende Normen. Die Gründe sind unterschiedlich. In Österreich beispielsweise wurde der Inhalt der CMR durch eine so genannte dynamische Verweisung in das Unternehmensgesetzbuch (§ 439a UGB) integriert, sodass für KFZ-Transporte von Waren auf der Straße innerhalb Österreichs das zwingende Recht der CMR gilt. Die Motivation dafür war das

Bemühen, das Recht der nationalen Transporte möglichst weitgehend dem für internationale Transporte geltenden Recht anzupassen.

In Deutschland wiederum wollte man mit dem Transportrechtsreformgesetz 1998 möglichst viele Transportmittel in das Handelsgesetzbuch integrieren, um den Wettbewerb zwischen den einzelnen Transportmitteln auf eine gleiche Ausgangsbasis zu stellen. Auch hier versuchte man durch die Einführung von zwingenden Normen dieses Ziel abzusichern. Zwingendes Recht bedeutet, dass die Privatautonomie der Vertragsparteien in mehr oder weniger großem Umfange beschränkt wird. Zwingendes Recht bedeutet also, dass die zwingend geregelten Bereiche **durch Vereinbarung nicht geändert werden können**. Wenn trotzdem derartige Vereinbarungen getroffen werden, sind sie nichtig und die vereinbarten Rechtswirkungen können nicht durchgesetzt werden.

**Beispiel:** *Wenn in einem Rahmenvertrag vereinbart wird, dass die Haftung des Frachtführers im Rahmen der CMR von 8,33 Sonderziehungsrechten auf 2 Sonderziehungsrechte herabgesetzt wird, ohne dass eine Wertangabe im Sinne des Art 24 CMR im Frachtbrief eingetragen wird, so kann sich der Frachtführer im Ernstfall darauf nicht berufen, weil diese Vereinbarung eben wirkungslos ist, weil sie der zwingenden Bestimmung des Art 23 CMR widerspricht.*

Die Ausformung des zwingenden Rechts ist sehr verschieden. Manche Transportgesetze, wie z.B. die CMR sind **beidseitig** zwingend, das heißt, weder Vereinbarungen zu Lasten noch zu Gunsten des einen oder anderen Vertragspartners sind zulässig. In anderen Transportgesetzen, wie z.B. im Seehandelsrecht oder im Luftfahrtrecht (Montreal Übereinkommen) sind Vereinbarungen, die die Haftung des Beförderers erhöhen, zulässig, nicht aber Vereinbarungen zu Lasten des Absenders.

Daneben sehen manche **Sonderfrachtrechte** vor, dass Abweichungen innerhalb einer bestimmten Bandbreite zulässig sind. Beispielsweise kann die Eisenbahn die Haftung bei Verlust und Beschädigung durch ihre Tarife bis auf die Grenzen der CIM, das sind derzeit 17 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm, herabsetzen.

### 3.3 Vordringen internationaler Übereinkommen

Wie bereits erwähnt, haben sich bei **grenzüberschreitenden Transporten** internationale Übereinkommen immer mehr durchgesetzt, wodurch insbesondere die Geltung der einschlägigen Bestimmungen des Unternehmensgesetzbuches aber auch der sonstigen österreichischen bürgerlichen Gesetze zurückgedrängt wird.

Dies muss man wohl in Kauf nehmen, um sicher zu stellen, dass für ein und denselben Transport, der vielleicht über fünf Staaten geht, nicht fünf verschiedene Gesetze anzuwenden sind, sondern **nur ein Gesetz** gilt.

Die **Auswirkungen**, die sich dadurch ergeben, sind mannigfaltig. Zunächst ist es eine gewisse Beschränkung der Autonomie der einzelnen Staaten, weil das Zustandekommen der internationalen Übereinkommen natürlich die weitgehende Kompromissbereitschaft der Vertragsstaaten bei dem Verzicht auf bestimmte nationale Eigenheiten voraussetzt.

Daneben fließen **fremde Rechtsinstitute** in die Übereinkommen ein, die uns vielleicht sehr fremd und unhandlich erscheinen.

Schließlich erfordert das Ziel der Rechtsvereinheitlichung ein besonderes Geschick der Gerichte, ihre Urteile vom Geist dieses Zieles lenken zu lassen und sich vermehrt mit ausländischen Gerichtsentscheidungen auseinander zu setzen. Die Gerichte sind angehalten, die Übereinkommen autonom auszulegen, um die Rechtseinheit zu wahren.

Die technische Umsetzung eines **internationalen Übereinkommens** deckt sich im Kern mit dem Zustandekommen von österreichischen Gesetzen: Nationalrat und Bundesrat stimmen über den Text des jeweiligen Übereinkommens ab und nach Unterfertigung durch den Bundespräsidenten (Ratifikation) werden die Texte des Übereinkommens kundgemacht. Sobald das Übereinkommen von der jeweils vorgesehenen Mindestanzahl von Staaten ratifiziert wurde, tritt es in Kraft und für den österreichischen Rechtsanwender besteht praktisch kein Unterschied, ob ein österreichisches Gesetz oder ein internationales Übereinkommen im konkreten Falle anzuwenden ist.

### 3.4 Internationales Privatrecht

Der Begriff des internationalen Privatrechts **täuscht**, weil er dazu verleitet, das Bestehen eines einheitlichen, über die Grenzen hinaus gültigen Privatrechtes anzunehmen. Tatsächlich verstehen die Juristen darunter die Normen eines bestimmten Staates, die darüber Auskunft geben, ob das betreffende nationale Privatrecht oder bei einem Bezug auf das Ausland das ausländische Privatrecht angewendet wird.

Der „**Auslandsbezug**“ ist also der springende Punkt, der die Anwendung der Normen des Internationalen Privatrechts gebietet. Man spricht auch von „Kollisionsnormen“, weil man das Bild vor sich hat, dass mehrere verschiedene, nationale Normen auf einander prallen.

Die Lösungen, die die verschiedenen Privatrechtsgesetze der Staaten anbieten, können sehr verschieden sein, so dass die Entscheidung, welches dieser Gesetze gelten soll, von großer Bedeutung sein kann.

Um es ganz klar zu stellen, es geht hier nicht um die Frage, welches Gericht einzuschreiben hat (diese Frage wird im nächsten Kapitel 3.5 „Internationale Zuständigkeit“ abgehandelt), sondern **welches nationale Recht** ein bestimmtes Gericht anzuwenden hat. Es kann also ohne weiteres sein, dass ein österreichisches Gericht deutsches Privatrecht oder ein deutsches Gericht österreichisches Privatrecht anzuwenden hat.

Internationale Übereinkommen enthalten durchwegs selbst **Kollisionsnormen**. Soweit also in einem solchen Übereinkommen bestimmte Materien geregelt sind, ist eine weitere Befassung mit dem Internationalen Privatrecht nicht angebracht. Wenn aber bestimmte Materien in einem internationalen Übereinkommen nicht geregelt sind, müssen die Vorschriften des Internationalen Privatrechts angewendet werden. Das Gleiche gilt, wenn ein internationales Übereinkommen für ein bestimmtes Transportmittel oder eine Beförderungsart nicht vorhanden ist.

**Beispiel 1:** Artikel 1 CMR legt fest, unter welchen Voraussetzungen die CMR gilt – also entweder der Abgangsort oder der Ankunftsort müssen



*in einem CMR-Vertragsstaat liegen. Wenn dies zutrifft, gilt die CMR, soweit sie für den konkreten Fall Regelungen vorsieht. Wenn sie für eine bestimmte Frage keine Regelung enthält – z.B. wer ist zur Beladung verpflichtet – muss durch die Anwendung des Internationalen Privatrechts geklärt werden, welches nationale Recht neben der CMR zu gelten hat.*

**Beispiel 2:** *Es geht um Probleme aus einem Lagergeschäft – hier gibt es kein internationales Übereinkommen, daher muss sogleich das Internationale Privatrecht Auskunft über das anzuwendende nationale Recht geben.*

„In Österreich stehen für schuldvertragliche Verhältnisse (ausgenommen Konnossementsrecht) zwei Kriterien bei der Bestimmung des nationalen Rechts im Vordergrund [Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. 6. 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)]:

Wenn sich die Vertragsparteien gemeinsam auf ein bestimmtes nationales Recht geeinigt haben (**Rechtswahl**), gilt dieses Recht. Andernfalls gilt das Recht, zum dem der Rechtsfall die stärkste Beziehung hat. Dabei wird angenommen, dass regelmäßig die stärkste Beziehung zu dem Recht besteht, in dem jene Vertragspartei, welche die für den betreffenden Vertrag charakteristische Leistung erbringt, ihren Sitz (Wohnsitz usw.) hat. Also das wäre im Falle der Spedition, der Sitz des Speditionsunternehmers, im Falle des Lagervertrages der Sitz des Lagerhalters. Nur bei Beförderungsverträgen – wozu alle Formen des Frachtvertrages – also auch die Fälle des Selbsteintritts des Spediteurs gemäß § 412 UGB und der Spedition zu festen Kosten gemäß § 413 UGB zählen – nicht aber des echte Speditionsvertrags zählen – gilt dies nicht. Es gilt mangels Rechtswahl das Recht des Staates, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet, **andernfalls ist das Recht des vereinbarten Ablieferungsortes anzuwenden (Art. 5 Rom I)**. Nur wenn sich aus der Gesamtheit der Umstände ergibt, dass der Vertrag **offensichtlich engere Verbindung zu einem anderen**, so ist das Recht dieses anderen Staates anzuwenden.

### 3.5 Internationale Zuständigkeit

Unter diesem Begriff verbirgt sich das Problem, **in welchem Staat** ein Unternehmen oder eine Person geklagt werden kann. Man sollte meinen, dass sich diese Frage nur stellt, wenn die Vertragsparteien ihren Sitz in verschiedenen Staaten haben. In den allermeisten Fällen trifft dies auch zu und es bedarf keiner weitschweifigen Überlegungen, dass jede Vertragspartei versuchen wird, ein Gerichtsverfahren in dem Land zu führen, in dem sich der eigene Sitz oder Wohnsitz befindet.

Darüber hinaus können auch durchaus andere Überlegungen dafür sprechen, den Versuch zu unternehmen, die Gerichtsbarkeit eines bestimmten Landes in Anspruch zu nehmen, das nicht das Land des Sitz- bzw. Wohnsitzlandes ist. Eine solche Überlegung bietet sich dann an, wenn die Rechtsprechung eines bestimmten Landes für die betreffende Partei günstiger erscheint, als jene des Sitz- bzw. Wohnsitzlandes.

Man spricht von „**Forum Shopping**“, wobei man allerdings international bemüht ist, ein derartiges „Forum Shopping“ soweit als möglich einzuschränken.

Die Regeln über die internationale Gerichtszuständigkeit finden sich nunmehr einerseits in der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 (Brüssel Ia oder EuGVVO neu), welche die Verordnung (EG) Nr 44/2002 (EuGVVO) in einigen Punkten revidierte und andererseits in verschiedenen internationalen Transportrechtsübereinkommen.

Die EuGVVO neu stellt eine Weiterentwicklung der am 1.3.2002 in Kraft getretenen EuGVVO dar. Im Zuge der Weiterentwicklung kam es zur Änderung der Nummerierung vieler Artikel. Dies führt zu einer Erschwerung der Literatur- und Judikatorsuche. Inhaltlich kam es nur in wenigen Bereichen zu einer Änderung. Die größte Änderung stellte die Abschaffung des Verfahrens zur Vollstreckbarerklärung ausländischer Urteile dar.<sup>1</sup>

Der in der EuGVVO neu weiterhin enthaltene **Grundsatz** sagt aus, dass primär der Sitz oder der Wohnsitz der **beklagten** Partei die Zuständigkeit der Gerichte des Sitzstaates auslöst. Wenn Sie also den von Ihnen beauftragen Spediteur, der seinen Sitz in Hamburg hat, klagen wollen, müssten Sie in Deutschland klagen; im umgekehrten Fall, also wenn Sie von einem deutschen Spediteur geklagt werden und ihren Sitz in Wien haben, ist das in Österreich für Ihren Sitz zuständige Gericht berufen.

Wie bereits erwähnt, sehen diverse internationale Transportrechtsübereinkommen andere Regelungen vor. Einerseits soll sichergestellt werden, dass nur in solchen Staaten Prozesse stattfinden, die dem betreffenden Übereinkommen beigetreten sind, andernfalls wäre die Anwendbarkeit der betreffenden Übereinkommen ja in Frage gestellt. Andererseits soll die internationale Zuständigkeit über die enge Regelung der EuGVVO neu hinaus den Bedürfnissen des internationalen Transports flexibler gestaltet werden. Zum Beispiel die CMR: Dort werden in **Art 31 CMR** folgende Möglichkeiten eröffnet:

- Vereinbarung der Parteien über die Zuständigkeit eines der CMR-Vertragsstaaten.
- Aufenthalt, Hauptniederlassung oder Zweigniederlassung, oder Geschäftsstelle des Beklagten, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde;
- Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort.
- Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

Die ersten beiden Punkte decken sich im Wesentlichen mit der Regelung der EuGVVO neu, allerdings mit der Einschränkung, dass vertragliche Gerichtsstandsvereinbarungen nur Gerichte von **CMR-Vertragsstaaten** vorsehen. Eine derartige Beschränkung besteht nach der EuGVVO neu nicht. Die EuGVVO neu geht sogar weiter als die EuGVVO, sodass nunmehr ein Rechtsstreit vor ein EU-Gericht gebracht werden kann, ohne dass zumindest eine Partei ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben muss (Art 25 EuGVVO neu).

Die Möglichkeit der **Prozessführung** in jenem Land, in dem der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt, erweitert die internationale Gerichtszuständigkeit zu Gunsten des Klägers ganz beträchtlich und kann unter Umständen für den Beklagten zu großen Schwierigkeiten führen.

---

1 BMJ-Z30.003/0013-I 9/2014 Einführungserlass vom 13. 1. 2015 zur Verordnung (EU) Nr. 1215/2012.