

Prozessrechtliche Fragen um das internationale Transportrecht

gbf Transportanlass Zürich

Lars Gerspacher

10. Juni 2015

Übersicht

- Einleitung
- Das niederländische U-Boot
- Der italienische Torpedo
- Der englische Hinterhalt
- Fazit

Übersicht

- **Einleitung**
- Das niederländische U-Boot
- Der italienische Torpedo
- Der englische Hinterhalt
- Fazit

Einleitung

- Das Transportrecht ist ausgeprägt international.
- Was nützt das materielle Recht, wenn es nicht durchsetzbar ist?
- Internationale Übereinkommen regeln teilweise auch prozessrechtliche Fragen.
- Für die gerichtliche Zuständigkeit der Gerichte sowie die Anerkennung und Vollstreckung von ausländischen Entscheidungen in Europa
 - Bei rein EU-internen Streitigkeiten gilt EU-Verordnung 44/2001 vom 22. Dezember 2000 ("Brüssel I", "EugVVO" oder "EuGVO", jetzt "Brüssel Ia").
 - Bei Streitigkeiten mit Bezug zu EWR- oder EFTA-Staaten gilt das Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 30. Oktober 2007 (LugÜ).
- Das Verfahrensrecht selber ist national geprägt.

Einleitung

- Seit 10. Januar 2015 gilt neu die in der EU die EU-Verordnung 1215/2012 ("Brüssel Ia").
- Wichtigste Änderungen:
 - Abschaffung des Exequaturverfahrens
 - Versuch der Verhinderung von sogenannten „Torpedoklagen“ im Zusammenhang mit Gerichtsstandvereinbarungen
- Lugano Übereinkommen wird im Moment nicht geändert.
- Art. 73 Abs. 1 Brüssel Ia:

"Diese Verordnung lässt die Anwendung des Übereinkommens von Lugano von 2007 unberührt."
- Besondere internationale Übereinkommen gehen dem LugÜ und der EuGVO grundsätzlich vor (Art. 71 Brüssel I und Ia sowie Art. 67 Abs. 5 LugÜ).

Einleitung

Strassentransport

- Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Strassen (CMR) von 1956
- Art. 31 CMR regelt
 - Internationale Zuständigkeit der Gerichte
 - Zusätzlich Gerichte aufgrund von Gerichtsstandsvereinbarungen
 - Vorgehen bei mehreren rechtshängigen Streitfällen
 - Vollstreckbarkeit im Ausland
 - Befreiung von Leistung einer Sicherheit
- Ziemlich detaillierte prozessrechtliche Bestimmungen, vermutlich weil es ursprünglich ein ausgeprägt europäisches Übereinkommen war.
- Es gab noch kein EuGVÜ und kein LugÜ.
- Nicht-europäische Staaten haben das Abkommen erst viel später ratifiziert.

Einleitung

Bahntransport

- Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) von 1980
- Art. 42 § 3 CIM regelt die Tatbestandsaufnahme durch gerichtlichen Sachverständigen, Verfahren nach dem Prozessrecht am Ort der Feststellung.
- Art. 46 CIM regelt
 - Internationale Zuständigkeit der Gerichte (§ 1)
 - Zusätzlich Gerichte aufgrund von Gerichtsstandsvereinbarungen
 - Vorgehen bei mehreren rechtshängigen Streitfällen (§ 2)

Einleitung

Binnenschifftransport

- Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) von 2000
- enthält überhaupt keine prozessrechtlichen Bestimmungen
- Vermutlich weil CMNI rein europäisch und gut durch das Brüssel I und Ia sowie das LugÜ abgedeckt ist.

Einleitung

Luftfahrt

- Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (MÜ) von 1999
- Gerichtsstand für Güterschäden in Art. 33 Abs. 1 MÜ, nach Wahl des Klägers:
 - beim Gericht des Ortes, an dem sich der Wohnsitz des Luftfrachtführers, seine Hauptniederlassung oder seine Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder
 - bei dem Gericht des Bestimmungsorts.
- Art. 33 Abs. 4: Das Verfahren richtet sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts.
- Art. 46: Zuständigkeit bei direkter Klage gegen den ausführenden Luftfrachtführer an seinem Wohnsitz oder am Ort seiner Hauptniederlassung.

Einleitung

Seetransport

- Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Haager bzw. Haag-Visby Regeln) von 1924 und 1968
 - enthalten keine prozessrechtlichen Bestimmungen
- Hamburg Regeln
 - Art. 21 Abs. 1: die internationale gerichtliche Zuständigkeit sowie zusätzlich Gerichte aufgrund von Gerichtsstandsvereinbarungen.
 - Art. 21 Abs. 4 (a): Vorgehen bei mehreren rechtshängigen Streitfällen (detaillierter als bei CMR)
- Rotterdam Regeln
 - Art. 66: die internationale gerichtliche Zuständigkeit gegen den Frachtführer
 - Art. 67: Gerichtsstandsvereinbarungen bei Volume Contracts.
 - Art. 68: die internationale gerichtliche Zuständigkeit gegen die Maritime Performing Party.
 - Vorgehen bei Arrest

Einleitung

Seetransport

- Rotterdam Regeln
 - Spricht von Klagen gegen den „carrier“ bzw. die „maritime performing party“ und nicht den Beklagten generell
 - Art. 71 Abs. 1: Zusammenfassung von mehreren Klagen gegen Carrier und Maritime Performing Party.
 - Art. 71 Abs. 2: Negative Feststellungsklage

“[...] a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.”

Einleitung

Seetransport

- Rotterdam Regeln
 - Art. 73 Anerkennung und Vollstreckung unter Verweis auf das nationale Recht für Verweigerungsgründe.
 - Art. 74:

"The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them."

Übersicht

- Einleitung
- Das niederländische U-Boot
- Der italienische Torpedo
- Der englische Hinterhalt
- Fazit

Das niederländische U-Boot



Das niederländische U-Boot Ausgangslage

- Art. 31 Abs. 1 CMR regelt die internationale Zuständigkeit der Gerichte.
- Der Kläger hat die Qual der Wahl:
 - Abgangsort
 - Bestimmungsort
 - Aufenthaltsort / Ort der Hauptniederlassung des Beklagten
 - Zweigniederlassung des Beklagten, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde.
 - **zusätzlich** können die Parteien weitere Gerichtsstände vereinbaren.
- Mehrere Gerichtsstände provozieren ein Forum Running.

Das niederländische U-Boot Ausgangslage

- Art. 31 Abs. 2 CMR

„Ist ein Verfahren bei einem nach Absatz 1 zuständigen Gericht wegen einer Streitigkeit im Sinne des genannten Absatzes **anhängig** oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein **Urteil erlassen** worden, so kann eine **neue Klage wegen derselben Sache** zwischen **denselben Parteien nicht erhoben werden**, es sei denn, dass die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.“
- Beliebte Vorgehensweise:
 - Negative Feststellungsklage des Frachtführers am Abgangs- oder Bestimmungsort in den Niederlanden (z.T. schon zu einer Zeit, als dem Versender oder dem Empfänger der Schaden noch gar nicht bekannt war).
 - Am Ort, an welchem Haftungsdurchbrechung schwierig ist.
 - Spätere (positive) Leistungsklage in einem anderen Staat war zu spät.

Das niederländische U-Boot Ausgangslage

- Deutschland hatte bislang ausländischen negativen Feststellungsurteilen die Vollstreckbarkeit in Deutschland versagt (BGH I ZR 102/02 und I ZR 294/02):
 - Analog der Praxis nach dem internen deutschen Recht entfällt das Rechtsschutzinteresse an einer negativen Feststellungsklage, wenn eine entsprechende Leistungsklage eingereicht wird.
 - Begründung: das Wahlrecht des Anspruchstellers dürfe nicht entzogen werden.
- Österreich und England demgegenüber haben die Vollstreckbarkeit des neg. Feststellungsurteils bejaht
 - Urteil des österreichischen Obersten Gerichtshofs vom 17. Februar 2006 (OGH 10 Ob 147/05y);
 - Urteil des englischen Court of Appeal vom 23. Januar 2001 [2001] EWCA Civ 61).

Das niederländische U-Boot Ausgangslage

- Schweiz:
 - Urteil des Bundesgerichts vom 21. Februar 2012 (4A_284/2012)
 - Negative Feststellungsklage des Frachtführers vom 9. September 2005 in den Niederlanden
 - Leistungsklage der Versenderin vor dem Bezirksgericht Liestal vom 20. Mai 2009.
 - Nichteintreten des Bezirksgerichts Liestal wegen Rechtshängigkeit der Sache in den Niederlanden
 - Kantonsgericht Basel-Landschaft wies dagegen erhobene Berufung ab.
 - Bundesgericht wies die dagegen erhobene Beschwerde 21. Februar 2012 ab.

Begründung:

- Negative Feststellungsklage durch CMR nicht ausgeschlossen
- CMR sieht keinen Vorrang der Leistungsklage vor.

Das niederländische U-Boot Ausgangslage

- Schweiz:

Begründung:

- Zuständigkeit der Gerichte knüpft an die Parteirolle und nicht an die Gläubiger-/ Schuldnerstellung
- Negative Feststellungsklage und positive Leistungsklage betreffen den gleichen Streitgegenstand.
- Dieses Verständnis ist in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung zum LugÜ und zur EuGVO.
- Die Geltendmachung der Rechtskraft des negativen Feststellungsurteils kann einredeweise erfolgen.

Das niederländische U-Boot Nipponkoa gegen Inter-Zuid

- Urteil des EuGH vom 19. Dezember 2013 (C-452/12) in Sachen Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd. gegen Inter-Zuid Transport BV
- Sachverhalt:
 - Im August 2007 beauftragte Canon Nippon Nederland und Nippon Euro mit der Beförderung diverser Güter von den Niederlanden nach Deutschland.
 - Nippon Euro beauftragte Inter-Zuid mit dem Transport.
 - Inter-Zuid unterbeauftragte DTC.
 - DTC unterunterbeauftragte Kingma.
 - Ware wurde am 23. August 2007 in der Nacht auf dem Gelände des Empfängers gestohlen (Zustellung konnte am Abend nicht mehr erfolgen).
 - Canon verklagte Nippon am 27. August 2007 vor dem Landgericht in Krefeld.
 - Am 1. März 2010 kam es zu einem Vergleich.

Das niederländische U-Boot Nipponkoa gegen Inter-Zuid

- Sachverhalt:
 - Nipponkoa als Verkehrshaftungsversicherer der Nippon erhob am 29. September 2010 Rückgriffsklage gegen Inter-Zuid vor dem Landgericht Krefeld.
 - Jedoch: Inter-Zuid hatte bereits am 21. Januar 2009 ein negatives (bzw. ein auf die Regelhaftung beschränktes) Feststellungsurteil in den Niederlanden gegen die Nippon über denselben Sachverhalt erstritten.
- Gretchenfrage: Verhindert ein früheres niederländisches negatives Feststellungsurteil die Vollstreckung der positiven Leistungsklage in Deutschland?
- Auf Anfrage des LG Krefeld gab der EuGH die folgenden Antworten:
 - Brüssel I (oder die EuGVO) stellt einen Mindeststandard im internationalen europäischen Zivilverfahren dar. Ein internationales Übereinkommen ist so auszulegen, dass es die Ziele und Grundsätze der Verordnung mindestens genauso günstig gewährleistet.

Das niederländische U-Boot Nipponkoa gegen Inter-Zuid

- Eine negative Feststellungsklage und eine positive Leistungsklage betreffen den gleichen Streitgegenstand. Ein anderes Verständnis unter der CMR wäre mit Brüssel I nicht vereinbar.
- Resultat:
 - Das negative Feststellungsurteil steht auch in Deutschland einer späteren Leistungsklage entgegen.
 - Brüssel I (neu Brüssel Ia) gilt als Mindeststandard und hat deutlich mehr Einfluss auf internationale Übereinkommen.
- Art. 31 CMR erlaubt die Vereinbarung eines weiteren Gerichtsstandes (d.h. zusätzlich zu den zwingenden).
- Warum in den AGB keinen Gerichtsstand zu Gunsten der niederländischen Gerichte vereinbaren?

Übersicht

- Einleitung
- Das niederländische U-Boot
- **Der italienische Torpedo**
- Der englische Hinterhalt
- Fazit

Der italienische Torpedo

ITALIAN



Der italienische Torpedo

- Typischer Fall:
 - Potenzielles Haftungsrisiko des Frachtführers
 - Negative Feststellungsklage des Frachtführers in Italien (selbst wenn es dort keinen Gerichtsstand gibt).
 - Spätere Leistungsklage in Deutschland oder der Schweiz.
- Art. 27 Abs. 1 Brüssel I / LugÜ bzw. neu Art. 31 Brüssel Ia:

„Werden bei Gerichten verschiedener Mitgliedstaaten Klagen wegen desselben Anspruchs zwischen denselben Parteien anhängig gemacht, so setzt das später angerufene Gericht [unbeschadet des Artikels 31 Absatz 2] das Verfahren von Amts wegen aus, bis die Zuständigkeit des zuerst angerufenen Gerichts feststeht. Sobald die Zuständigkeit des zuerst angerufenen Gerichts feststeht, erklärt sich das später angerufene Gericht zugunsten dieses Gerichts für unzuständig.“
- Das Verfahren in Deutschland/Schweiz bleibt sistiert, bis es zu einer Entscheidung in Italien kommt (kann Jahre dauern).

Der italienische Torpedo

- Rechtsmissbräuchliche Anrufung eines langsam arbeitenden Gerichts war kein Grund, um die Sistierung des Verfahrens beim zweiten Gericht nach LugÜ oder Brüssel I-Verordnung zu verhindern.
- Löst Brüssel Ia-Verordnung dieses Problem?
- Art. 31 Abs. 2 Brüssel Ia-Verordnung:
„Wird ein Gericht eines Mitgliedstaats angerufen, das gemäß einer **Vereinbarung nach Artikel 25 ausschliesslich zuständig** ist, so setzt das Gericht des anderen Mitgliedstaats unbeschadet des Artikels 26 das Verfahren so lange aus, bis das auf der Grundlage der Vereinbarung angerufene Gericht erklärt hat, dass es gemäß der Vereinbarung nicht zuständig ist.“
- Folge: Nur wenn die Parteien eine ausschliessliche Gerichtsstandsvereinbarung getroffen haben, gilt eine Umkehrung der Sistierung.

Der italienische Torpedo

- Gilt diese Bestimmung auch bei CMR-Fällen?
- Aussetzung/Sistierung des Verfahrens in der CMR nicht geregelt.
- Nach dem EuGH-Entscheid Nipponkoa gegen Inter-Zuid ist generell davon auszugehen, dass das Verfahren auch bei CMR-Streitigkeiten generell auszusetzen ist.
- Art. 31 Abs. 2 Brüssel Ia-Verordnung findet nur Anwendung, wenn ein ausschliesslicher Gerichtsstand vereinbart wurde.
- Nur Streitigkeiten, bei denen Hamburg Rules, CMR, CIM und MÜ keine Anwendung finden (keine ausschliesslichen Gerichtsstände möglich).
- Die Gerichtsstandsvereinbarung nach Hamburg Rules, CMR und CIM begründet einen zusätzlichen Gerichtsstand zu den zwingenden und keinen ausschliesslichen.
- Bei CMNI-Fällen ist Gerichtsstandsvereinbarung möglich.

Übersicht

- Einleitung
- Das niederländische U-Boot
- Der italienische Torpedo
- Der englische Hinterhalt
- Fazit

Der englische Hinterhalt



Der englische Hinterhalt

Ausgangslage

- Was hat das englische Recht gegen den italienischen Torpedo oder das niederländische U-Boot im Köcher?
- Anti-Suit Injunctions bezwecken, eine Partei durch einen einstweiligen englischen Gerichtsentscheid von der Einleitung oder Fortsetzung eines Verfahrens im Ausland abzuhalten.
- Verbot der englischen Gerichte gegenüber der Klägerin im ausländischen Verfahren.
- Verbot wird zunächst ohne Anhörung der Gegenpartei erlassen.
- Bedingt allerdings eine ausschliessliche Gerichtsstandsvereinbarung oder ein Schiedsklausel zu Gunsten der englischen Gerichte / Schiedsgerichte.
- Missachtung der Gerichtsstandsklausel / Schiedsklausel wird als irritierend angesehen ("oppressive or vexatious").

Der englische Hinterhalt

Beispiel

If [...] disobeys this Order, the directors or senior management of [...] may be held in contempt of court and may be fined or have their assets seized.

Any other person who knows of this Order and does anything which helps or permits the Defendants or either of them to breach the terms of this Order may be held in contempt of court and may be imprisoned, fined, or have their assets seized.

IT IS ORDERED THAT:

Until trial or further Order:

The Defendant shall not pursue, or take any further steps in, or procure or assist the pursuit of the [...] Proceedings, whether by themselves, their directors, officers, employees or agents, save to submit a consent order to the Kuwaiti court consenting to the setting aside of the judgment of the First Instance Court in Kuwait in Case No [...] and the discontinuance of the appeal in Appeal No [...].

Der englische Hinterhalt

Ausgangslage

- Mit Verordnung 44/2001 wurde die Möglichkeit von Anti-suit Injunctions in gerichtlichen Verfahren stark beschränkt.
- Der EuGH entschied bereits in den Verfahren Erich Gasser GmbH v Misat Srl (C-116/02) und Turner v Grovit (C-159/02) (noch zum EuGVÜ), dass Anti-Suit Injunctions unzulässig sind, wenn das Verfahren bereits vor einem anderen europäischen Gericht nach EugVÜ, Verordnung 44/2001 oder LugÜ bereits angerufen war.
- Was gilt bei Schiedsverfahren?

Der englische Hinterhalt

Allianz v West Tankers

- Entscheid des EuGH i.S. Allianz SpA v West Tankers, C-185/07, vom 10. Februar 2009, "Front Comor"



Der englische Hinterhalt

Allianz v West Tankers

- Sachverhalt:
 - Chartervertrag zwischen West Tankers (Eigner) und Erg (Charterer)
 - August 2000: Kollision des Schiffs in Syrakus mit einer Erg gehörenden Mole.
 - Der Chartervertrag enthielt eine Schiedsklausel für London Arbitration.
 - Erg meldete den Schaden an der Mole bei seinen Versicherern an.
 - Die Versicherer deckten einen Teil des Schadens von Erg und erhoben am 30. Juli 2003 Klage gegen West Tankers vor dem Tribunale di Siracusa, um die von ihnen an Erg gezahlten Beträge zurückzuerlangen.
 - West Tankers erhob dagegen die Einrede der Unzuständigkeit des genannten Gerichts wegen der Schiedsvereinbarung.

Der englische Hinterhalt

Allianz v West Tankers



Der englische Hinterhalt

Allianz v West Tankers



Der englische Hinterhalt

Allianz v West Tankers

- Sachverhalt:
 - 10. September 2004: West Tankers beantragte in London den Erlass einer Anti-Suit Injunction gegen die Versicherer.
- High Court of Justice gab den Anträgen von West Tankers statt und erließ gegen die Versicherer die beantragte Anti-Suit Injunction.
- Die Versicherer legten gegen das Urteil Rechtsmittel zum House of Lords ein und machten geltend, der Erlass einer solchen Anordnung widerspreche der Verordnung Nr. 44/2001.
- Das House of Lords setzte das Verfahren aus und legte dem EuGH folgende Frage zur Vorabentscheidung vor:

Ist es mit der Verordnung Nr. 44/2001 vereinbar, dass ein Gericht einer Person es verbietet, ein Verfahren in einem anderen Mitgliedstaat einzuleiten oder fortzuführen, weil ein solches Verfahren gegen eine Schiedsvereinbarung verstößt?

Der englische Hinterhalt

Allianz v West Tankers

- Die Antwort des EuGH war nein.
- Auch wenn Brüssel I nicht auf Schiedsgerichtsbarkeit anwendbar ist, kann ein Mitgliedstaat keine Anti-Suit Injunction erlassen, um Verfahren in einem anderen Mitgliedstaat zu verhindern, die bereits dort eingeleitet waren, und dies selbst dann nicht, wenn diese Verfahren in Verletzung einer Schiedsvereinbarung eingeleitet wurden.
- Ergebnis:
 - Wenn noch kein anderes Gericht mit dem Verfahren befasst ist, gehen Anti-Suit Injunction in der Regel.
 - Wenn bereits ein Verfahren früher anhängig gemacht wurde, geht dies nur, wenn es ein aussereuropäisches Gericht ist.
- Ändert Brüssel Ia daran etwas? Kaum.

Übersicht

- Einleitung
- Das niederländische U-Boot
- Der italienische Torpedo
- Der englische Hinterhalt
- **Fazit**

Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Lars Gerspacher

Rechtsanwalt, LL.M. Maritime Law
gerspacher@gbf-legal.ch

gbf
Attorneys-at-law

P.O. Box 1661
Hegibachstrasse 47
8032 Zurich
Switzerland

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60

P.O. Box 1911
Route de Pré-Bois 20
1215 Geneva Airport
Switzerland

T +41 22 533 48 50
F +41 22 533 48 54

contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch