

# Inhaltsübersicht

Inhaltsverzeichnis .....	XI
Abkürzungsverzeichnis .....	XXIX

Einleitung.....	1
-----------------	---

<b>1. Kapitel: Das Zusammenspiel von europäischem Beförde- rungsvertrags-IPR und materiellem Einheitstransportrecht .....</b>	<b>5</b>
§ 1 Bestandsaufnahme: Das Labyrinth des internationalen Transportrechts.....	6
§ 2 Grundsätze zur Auflösung von Rechtsaktkonkurrenzen.....	24
§ 3 Das internationale Transportvertragsrecht aus dem Blickwinkel der Rom I-Verordnung .....	40
§ 4 Prüfungsreihenfolge für die Bestimmung des auf einen internationalen Transportvertrag anwendbaren Rechts .....	92
<b>2. Kapitel: Die neue europäische Kollisionsnorm für Beförderungsverträge – Art. 5 Rom I-VO .....</b>	<b>99</b>
§ 5 Die Auslegung des europäischen Beförderungsvertrags-IPR .....	100
§ 6 Die kollisionsrechtliche Behandlung von Güterbeförderungsverträgen durch Art. 5 Rom I-VO.....	110
§ 7 Das sekundärrechtliche IPR für Personenbeförderungsverträge .....	224
§ 8 Das Verhältnis von Art. 5 Rom I-VO zu anderen Bestimmungen der Rom I-Verordnung .....	314

<b>3. Kapitel: Die praktische Bedeutung der supranationalen Beförderungsvertragskollisionsnorm .....</b>	<b>339</b>
§ 9 Anwendungskonstellationen für Art. 5 Rom I-VO im Hinblick auf konkurrierendes vorrangiges Einheitstransportrecht .....	340
§ 10 Die divergierenden Anwendungskriterien von transnationalem Transportrecht und europäischem Beförderungsvertrags-IPR .....	359
§ 11 Die Relevanz von Art. 5 Rom I-VO bezüglich der Schließung inhaltlicher Lücken des materiellen Einheitsrechts .....	378
§ 12 Auswertung: Praktische Anwendungsfelder von Art. 5 Rom I-VO .....	394
<b>4. Kapitel: Ausblick, Bewertung und Zusammenfassung .....</b>	<b>399</b>
§ 13 Wege zur Konsolidierung der internationalen Transportvertragsrechtsquellen.....	399
§ 14 Bewertung des sekundärrechtlichen Beförderungsvertragskollisionsrechts .....	402
§ 15 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse .....	415
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>427</b>
<b>Sachverzeichnis.....</b>	<b>455</b>

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	VII
Inhaltsübersicht .....	IX
Abkürzungsverzeichnis .....	XXIX
Einleitung.....	1
1. Kapitel: Das Zusammenspiel von europäischem Beförde- rungsvertrags-IPR und materiellem Einheitstransportrecht .....	5
§ 1 Bestandsaufnahme: <i>Das Labyrinth des internationalen Transportrechts</i> .....	6
A. Bei der Bestimmung des Vertragsstatuts zu berücksichtigende Regulierungsebenen .....	7
I. Ausgangspunkt: Autonomes Recht des Forumstaates .....	8
II. Vorschriften völkerrechtlichen Ursprungs .....	8
III. Europäisches Recht für internationale Sachverhalte.....	10
IV. Zwischenergebnis .....	12
B. Überblick über das bestehende materielle Einheitsrecht für internationale Transportverträge.....	13
I. Straßenverkehr .....	14
1. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) .....	14
2. Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR).....	14
3. Verordnung (EU) 181/2011.....	15
II. Schienenverkehr .....	15
1. Anhänge A (CIV) und B (CIM) Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) 1999.....	15
2. Verordnung (EG) 1371/2007 .....	16
III. Luftverkehr.....	16
1. Warschauer Abkommen (WA) .....	16
2. Montrealer Übereinkommen (MÜ).....	17
3. Verordnung (EG) 2027/97 .....	17

4. Verordnung (EG) 261/2004.....	18
5. Verordnung (EG) 2111/2005.....	18
IV. Binnenschifffahrt.....	19
1. Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) .....	19
2. Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI).....	19
3. Verordnung (EU) 1177/2010.....	20
V. Seeschifffahrt .....	20
1. Internationales Einheitsrecht für Konnossemente.....	20
2. Athener Übereinkommen (AÜ) .....	21
3. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) .....	22
4. Verordnung (EG) 392/2009.....	23
5. Verordnung (EU) 1177/2010.....	23
C. Ergebnis .....	23
 § 2 Grundsätze zur Auflösung von Rechtsaktkonkurrenzen.....	24
A. Die Lösung von verdrängenden Normkonkurrenzen innerhalb derselben Regulierungsebene .....	25
I. Allgemeine Grundsätze .....	25
II. Die Besonderheit von Konventionskonflikten.....	25
B. Die Auflösung vertikaler Normkonkurrenzen.....	27
I. Innerstaatliche Wirkung von Staatsvertragsrecht .....	27
1. Geltungsgrund .....	28
2. Stellung innerhalb der Normenhierearchie .....	29
a) Übergesetzlicher Rang des Konventionsrechts .....	29
b) Staatsvertragsrecht mit einfachem Gesetzesrang.....	30
II. Anwendungsvorrang des Unionsrechts gegenüber mitgliedstaatlichem Recht .....	31
III. Kollisionen von Unions- und Völkervertragsrecht .....	32
1. Staatsverträge der Europäischen Union .....	32
a) Unionsübereinkünfte .....	32
b) Gemischte Übereinkommen.....	33
2. Ausschließlich von Mitgliedstaaten verabschiedete Übereinkommen.....	35
a) Respekt der bestehenden völkerrechtlichen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten durch die Union .....	36
b) Schranke: „Grundsatzentscheidungen“ des Unionsrechts .....	38
IV. Ergebnis .....	39

<b>§ 3 Das internationale Transportvertragsrecht aus dem Blickwinkel der Rom I-Verordnung .....</b>	<b>40</b>
<b>A. Verhältnis zu vereinheitlichtem Verweisungsrecht .....</b>	<b>41</b>
I. Staatsvertragliches Kollisionsrecht .....	41
1. Zum Zeitpunkt der Annahme der Rom I-Verordnung bestehende Übereinkommen der Mitgliedstaaten .....	42
a) Grundsätzlicher Vorrang gegenüber der Rom I-Verordnung .....	42
b) Ausnahme nach Art. 25 Abs. 2 Rom I-VO .....	44
2. Nach dem 17. Juni 2008 geschlossene mitgliedstaatliche Übereinkommen.....	44
a) Die völkerrechtliche Vertragsschlusskompetenz der EU aufgrund von Art. 216 Abs. 1 Alt. 4 i. V. m. Art. 3 Abs. 2 AEUV .....	45
aa) Kodifizierung der AETR-Rechtsprechung des EuGH .....	46
bb) Die Beeinträchtigung von Unionsrecht durch den Abschluss von mitgliedstaatlichen Übereinkommen mit Drittstaaten i. S. v. Art. 216 Abs. 1 Alt. 4 AEUV .....	47
cc) Konsequenzen der Kompetenzordnung für das Handeln nach Außen .....	48
b) Übergang der Außenkompetenz für den Bereich des vertraglichen IPR.....	49
c) Schlussfolgerungen für die Auslegung von Art. 25 Rom I-VO .....	50
3. Kollisionsrechtsübereinkommen der Europäischen Union.....	51
4. Ergebnis .....	52
II. Unionskollisionsrecht .....	52
1. Richtlinienkollisionsnormen.....	53
2. Verordnungskollisionsrecht.....	54
a) Rom II-VO .....	54
b) Besondere Vorschriften der Kabotage-Verordnungen.....	55
aa) Wettbewerbsspezifischer Hintergrund des europäischen Kabotagerechts.....	56
bb) Die Funktion des Verweises auf die Vorschriften des Aufnahmestaates .....	57
cc) International-privatrechtliche Einordnung der Kabotageregelungen .....	57
B. Verhältnis zu materiellem transnationalem Einheitstransportrecht.....	59
I. International (staatsvertraglich) vereinheitlichtes Sachrecht .....	59
1. Rangkollisionsrechtliche Vorgaben für die Überprüfung der Wechselbeziehung.....	60
a) Sachrechtsübereinkommen der Union stets vorrangig.....	61

b) Bestandsschutz für materiell-rechtliche Altübereinkommen der Mitgliedstaaten .....	61
c) Zwischenergebnis: Eigentliche Fragestellung auf zukünftiges Einheitsrecht der Mitgliedstaaten begrenzt .....	62
2. Die Zukunft der mitgliedstaatlichen Sachrechtsvereinheitlichung nach Erlass der Rom I-Verordnung .....	62
a) Allgemeine Unionskompetenz zum Abschluss von Sachrechtsübereinkommen mit Drittstaaten infolge des Erlasses des sekundärrechtlichen Schuldvertrags-IPR?.....	63
aa) Widerspruch zur bestehenden primärrechtlichen Kompetenzverteilung.....	64
bb) Keine Beeinträchtigung des sekundärrechtlichen IPR durch Rechtsanwendungsnormen des beschränkten materiellen Einheitsrechts .....	66
cc) Ergebnis .....	67
b) Punktuelle Außenkompetenz der Union aufgrund einer möglichen Beeinträchtigung der Rom I-Verordnung .....	67
aa) Sachrechtsergänzende Normen .....	67
bb) Keine Beeinträchtigung bei engem funktionellen Zusammenhang zu materiell-rechtlicher Regelung .....	69
cc) Ausnahme: Vorschrift nimmt eigenständigen Ausgleich von Rechtsanwendungsinteressen vor .....	70
c) Fazit .....	72
3. Die praktische Berücksichtigung von staatsvertraglichem Einheitsrecht durch die Rom I-Verordnung .....	72
a) Weiterführung des im Rahmen des EVÜ vertretenen Ansatzes über Art. 25 Rom I-VO nicht statthaft .....	73
aa) Vorschrift behandelt lediglich bestehende Übereinkommen .....	73
bb) Rechtsanwendungsnormen stellen keine „Kollisionsnormen“ im Sinne von Art. 25 Rom I-VO dar .....	74
(1) Die Herausbildung des europäischen Kollisionsnormbegiffes .....	74
(2) Bestätigung durch die eDate-Entscheidung des EuGH .....	77
(3) Schlussfolgerung .....	78
cc) Widerspruch gegen die primärrechtliche Kompetenzverteilung.....	78
dd) Indizwirkung des Verzeichnis nach Art. 26 Rom I-VO....	79
b) Vorzugswürdige Anwendungsbereichslösung.....	81
aa) Anwendung der Rom I-Verordnung setzt „Konflikt der Rechte“ voraus .....	81

bb) „Rechtskonflikt“ bei Anwendbarkeit von vereinheitlichem Sachrecht nicht gegeben .....	82
cc) Anwendungsbereich der Rom I-Verordnung hinsichtlich materiell-rechtlich nicht vereinheitlichter Bereiche eröffnet.....	83
4. Ergebnis .....	84
II. Regional (supranational) harmonisiertes bzw. vereinheitlichtes Sachrecht .....	85
1. Richtlinienrecht als Bestandteil der mitgliedstaatlichen Rechtsordnung der Rom I-Verordnung nachgeschaltet.....	85
2. Verordnungsvertragsrecht .....	86
a) Verordnungen mit eigener Definition des internationalen Anwendungsbereichs .....	87
b) In räumlicher Hinsicht unspezifisches Verordnungsvertragsrecht.....	89
3. Ergebnis .....	90
III. Fazit .....	90
 <i>§ 4 Prüfungsreihenfolge für die Bestimmung des auf einen internationalen Transportvertrag anwendbaren Rechts .....</i>	92
A. Sachrechtskonventionen der Mitgliedstaaten/Union .....	93
B. Sekundärrechtliches Sachrecht .....	93
C. Drittstaatliche Kollisionsrechtsübereinkommen der Mitgliedstaaten.....	94
D. (Assoziierende) Kollisionsrechtsübereinkommen der EU .....	94
E. Besonderes sekundärrechtliches Kollisionsrecht.....	95
F. Allgemeines europäisches Kollisionsrecht des Art. 5 Rom I-VO .....	95
G. Inter-mitgliedstaatliche Kollisionsrechtsübereinkommen .....	96
H. Nationales Kollisionsrecht.....	96
I. Durchbrechung des Vertragsstatuts auf Ebene der Rechtsanwendung.....	96
J. Resümee .....	97
 <i>2. Kapitel: Die neue europäische Kollisionsnorm für Beförderungsverträge – Art. 5 Rom I-VO .....</i>	99
 <i>§ 5 Die Auslegung des europäischen Beförderungsvertrags-IPR.....</i>	100
A. Allgemeine Auslegungsmethoden .....	101
B. Insbesondere: Der systematische Zusammenhang der Rom I- Verordnung mit anderen Rechtsakten .....	102

I.	Enge Verbindung zu Rom II-Verordnung und EuGVVO .....	103
II.	Unionsrecht im Allgemeinen .....	105
III.	(Sachrechts-)Konventionen der Mitgliedstaaten .....	106
C.	Der EuGH als oberste Auslegungsinstanz.....	109
D.	Die Qualifikation materiell-rechtlicher Rechtsinstitute .....	109
<b>§ 6</b>	<b>Die kollisionsrechtliche Behandlung von Güterbeförderungsverträgen durch Art. 5 Rom I-VO.....</b>	<b>110</b>
A.	Der historische Kontext: Evolution des europäischen Güterbeförderungsvertrags-IPR.....	111
I.	Von Art. 4 Abs. 4 EVÜ zu Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO .....	111
II.	Der Zweck der europäischen Güterbeförderungsvertragskollisionsnorm .....	113
1.	Förderung der Rechtssicherheit .....	113
2.	Die international-privatrechtliche Besonderheit der Güterbeförderung .....	114
3.	Ergebnis .....	116
B.	Sachlicher Anwendungsbereich: „Vertrag über die Beförderung von Gütern“.....	116
I.	Begriffsbestimmung .....	117
1.	Heranziehung der EuGH-Entscheidungen ICF und Haeger & Schmidt.....	118
2.	Maßgebliches Beurteilungskriterium: Hauptgegenstand des jeweiligen Vertrags .....	119
a)	Bestimmung des Vertragsgegenstands .....	120
b)	Schwerpunktsuche bei mehreren Vertragsgegenständen (gemischte Verträge) .....	121
aa)	Verdrängung von Erwägungsgrund (19) S. 2 Alt. 2 durch Erwägungsgrund (22) S. 2 Rom I-VO .....	123
bb)	Keine objektive dépeçage bei autonomen Vertragsgegenständen.....	124
cc)	Abwägungskriterien .....	125
dd)	Rückgriff auf Erwägungsgrund (19) S. 2 Rom I-VO wenn Güterbeförderung nicht Schwerpunkt .....	126
3.	Güterbeförderung im eigentlichen Sinn.....	126
a)	Besonderer Fall der Dienstleistung .....	127
b)	Pflicht zur Ortsveränderung .....	127
c)	Güter .....	129
d)	Entgeltlichkeit .....	129
e)	Unerheblichkeit des konkreten Transportmodus .....	131
4.	Vertragsbegriff.....	132
5.	Fazit .....	133

II.	Güterbeförderungsverträge im engeren Sinn.....	134
1.	Objektbezogene Transportverträge.....	134
2.	Leitbild für die Qualifikation .....	134
III.	Andere Verträge, die in der Hauptsache der Güterbeförderung dienen.....	136
1.	Charterverträge .....	137
a)	Reisecharter.....	138
aa)	Chartervertrag über eine einzige Reise .....	139
bb)	Chartervertrag über mehrere Reisen .....	140
b)	Zeitcharter .....	142
aa)	Hauptgegenstand liegt in der Regel in der Gebrauchsüberlassung .....	142
bb)	Bezugspunkt der Zeitcharterverträge häufig nicht mit der streckenbezogenen Kollisionsregel für Güterbeförderungsverträge vereinbar .....	144
c)	„Nackte“ Charter des Transportmittels .....	146
2.	Mengenvertrag .....	146
3.	Speditionsverträge.....	147
a)	Einführung von Erwägungsgrund (22) S. 3 kein Indiz für Erfassung von Speditionsverträgen im Rahmen von Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO .....	148
b)	Erwägungsgrund (22) S. 3 Rom I-VO setzt unmittelbare Beförderungspflicht des mutmaßlichen Beförderers voraus.....	149
c)	Reine Speditionsverträge = Dienstleistungsverträge i.S.v. Art. 4 Abs. 1 lit. b Rom I-VO .....	150
d)	Grauzone zwischen Speditions- und Güterbeförderungsverträgen .....	152
aa)	Gemischte Verträge, die voneinander trennbare Speditions- und Beförderungsleistungen umfassen .....	153
bb)	Fälle, bei denen nicht feststellbar ist, ob Beförderung oder Organisation geschuldet werden soll .....	155
e)	Keine präjudizielle Wirkung der kollisionsrechtlichen Zuordnung auf materiell-rechtliche Behandlung in der <i>lex causae</i> .....	157
4.	Rahmenverträge .....	158
5.	Weitere Vertragsgestaltungen.....	158
6.	Fazit.....	159
IV.	Besonderheit in der Schifffahrt: Abgrenzung des Güterbeförderungsvertrags zum Konnossement.....	160
1.	Anwendbarkeit der Rom I-Verordnung auf Konnosemente: Der Umfang der Bereichsausnahme des Art. 1 Abs. 2 lit. d Rom I-VO .....	161

a) Konnossement .....	162
b) Verpflichtungen aus der Handelbarkeit.....	163
aa) Jegliche von dem kausalen Rechtsverhältnis abstrakten, sich aus dem Wertpapier eigenständig ergebenden Verpflichtungen .....	163
bb) Konnossementstatut bestimmt über die Abstraktion der Verpflichtung .....	165
cc) Ausschluss aller schuldrechtlichen Verpflichtungen aus Konnossement .....	167
c) Ergebnis: Strikte kollisionsrechtliche Trennung von Konnossement und Frachtvertrag .....	167
2. Auswirkungen der Rom I-Verordnung auf den deutschen Art. 6 EGHGB .....	168
3. Übertragbarkeit der Grundsätze auf andere handelsrechtliche Wertpapiere .....	170
V. Summe .....	171
C. Räumlich-personlicher Anwendungsbereich.....	172
I. Internationales Element des Beförderungsvertrags .....	172
II. Vorliegen eines „Konflikts der Rechte“ .....	173
III. Persönliche Anwendungsvoraussetzungen.....	174
D. Vorrangige subjektive Anknüpfung entsprechend Art. 3 Rom I-VO .....	174
1. Rechtswahl durch standardisierte Vertragsklauseln .....	176
1. Überprüfbarkeit von Rechtswahlklauseln .....	177
a) Statut der Rechtswahlvereinbarung .....	177
b) Einbeziehung in den Hauptvertrag.....	178
c) Keine Inhaltskontrolle von Rechtswahlklauseln .....	179
2. Das Problem der kollidierenden Rechtswahlklauseln .....	180
II. Kollisionsrechtliche Einordnung von <i>Paramount-Klauseln</i> .....	181
E. Das objektive Anknüpfungssystem für Güterbeförderungsverträge .....	182
I. Die Primärregel von Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom I-VO.....	183
1. Verweisungsziel: Staat des gewöhnlichen Aufenthalts des Beförderers .....	184
a) Person des Beförderers .....	184
aa) Maßgeblichkeit des vertraglichen, nicht des ausführenden Beförderers .....	184
bb) Behandlung von aufeinanderfolgenden Frachtführern.....	185
cc) Bedeutung von <i>Identity of Carrier</i> -Klauseln für Seefrachtverträge.....	187
b) Gewöhnlicher Aufenthalt.....	187

<b>aa) Juristische Personen (Art. 19 Abs. 1 UAbs. 1</b>	
Rom I-VO) .....	188
<b>bb) Natürliche Personen (Art. 19 Abs. 1 UAbs. 2</b>	
Rom I-VO) .....	189
<b>cc) Vorrangigkeit der am Vertrag beteiligten</b>	
Niederlassung (Art. 19 Abs. 2 Rom I-VO).....	190
(1) Berücksichtigung der Hauptniederlassung von juristischen Personen.....	191
(2) Beteiligung mehrerer Niederlassungen am Vertrag ..	191
<b>2. Zusammentreffen mit weiteren Anknüpfungsmomenten</b> .....	193
a) Funktion des zusätzlichen Erfordernisses .....	193
b) Übernahme- oder Ablieferungsort .....	194
aa) Geänderte Begrifflichkeiten gegenüber dem EVÜ .....	195
bb) Maßgeblichkeit der Parteivereinbarung auch in Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom I-VO .....	196
(1) Historische Auslegung: Vertragliche Vereinbarung auch in Art. 4 Abs. 4 S. 2 EVÜ entscheidend .....	196
(2) Teleologische Auslegung .....	197
(3) Beurteilungszeitpunkt .....	198
cc) Übernahmeort.....	200
dd) Ablieferungsort.....	200
c) Gewöhnlicher Aufenthalt des Absenders .....	203
aa) Person des Absenders .....	203
bb) Unklarheit von Art. 19 Abs. 2 Alt. 2 Rom I-VO im Hinblick auf den gewöhnlichen Absenderaufenthalt .....	204
<b>II. Die sekundäre Anknüpfung nach Art. 5 Abs. 1 S. 2</b>	
Rom I-VO: Recht des vertraglichen Ablieferungsortes .....	205
<b>III. Die Ausweichklausel des Art. 5 Abs. 3 Rom I-VO</b> .....	207
1. Wirkung .....	207
2. Voraussetzungen im Einzelnen .....	209
a) Fehlende Rechtswahl .....	209
b) Engere Verbindung.....	209
aa) Gegebenenfalls beachtliche Anknüpfungsmomente .....	210
bb) Berücksichtigung von nach- oder vorgelagerten Beförderungs- bzw. Rahmenverträgen? .....	211
c) Schwelle der Offensichtlichkeit.....	213
3. Szenarien für die Anwendung der Ausweichklausel bei Güterbeförderungsverträgen .....	214
<b>IV. Problemfälle bei der objektiven Anknüpfung von</b>	
Güterbeförderungsverträgen .....	217
1. Güterbeförderung in mehreren Etappen.....	218
a) Unzureichende Lösungsvorschläge.....	218

b) Bestimmung der Anknüpfungsmomente unter Berücksichtigung ihrer Funktion in Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO .....	219
2. Noch kein Ablieferungsort vereinbart .....	220
F. Zusammenfassung: Änderungen gegenüber Art. 4 Abs. 4 EVÜ .....	222
§ 7 Das sekundärrechtliche IPR für Personenbeförderungsverträge .....	224
A. Die Ratio von Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO .....	226
I. Kollisionsrechtlicher Schutz der zu befördernden Person .....	226
1. Das Prinzip des Schwächerenschutzes im IPR für Schuldverträge .....	227
a) Aufgreifen sozialer Wertungen des materiellen Vertragsrechts durch das IPR .....	227
b) Besondere Nachteile für die schwächere Partei bei internationalen Verträgen .....	228
c) Verwirklichung des Schwächerenschutzes in der Rom I-Verordnung durch mehrere eigenständige Regime .....	229
2. Erstmalige Privilegierung der Personengruppe der Passagiere in einem Rechtsakt der justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen .....	230
3. Die spezielle „Schwäche“ der zu befördernden Person .....	231
a) Anerkennung der Schwäche des Reisenden durch das materielle europäische Vertragsrecht .....	232
b) Wirtschaftlich-intellektuelle Unterlegenheit des Reisenden? .....	233
aa) Wirtschaftliches Übergewicht des Beförderers .....	235
bb) Kein nennenswertes Wissens- bzw. Erfahrungsdefizit des Passgiers .....	236
cc) Zwischenergebnis: Stark eingeschränkte rechtsgeschäftliche Entscheidungsfreiheit des Reisenden .....	238
c) Widersprechender Ansatzpunkt des europäischen Passagier(schutz)rechts .....	238
d) Schutzbedürftigkeit des Reisenden aufgrund faktischer Abhängigkeit während der Durchführung der Beförderung .....	241
4. Ergebnis: Eigenständiger Schutzgrund .....	243
II. Folgen für die Auslegung der Personenbeförderungsvertragskollisionsnorm .....	244
B. Anwendungsbereich .....	246
I. Personenbeförderungsvertrag .....	246
1. Rückgriff auf Definitionen des materiellen Unionsrechts? .....	246
2. Ausfüllung des Begriffs .....	248

a) Grundsätzlich einheitlicher Beförderungsvertragsbegriff in Art. 5 Abs. 1 und 2 Rom I-VO .....	248
b) Hauptgegenstand: Beförderung einer oder mehrerer Personen (mittels eines Beförderungsvorgangs) .....	249
c) Beförderung von Reisegepäck = typische Nebenpflicht .....	250
d) Beurteilung gemischter Verträge .....	250
aa) Insbesondere gemischter Personen-/ Güterbeförderungsvertrag .....	251
bb) Grundsätzliche Einschlägigkeit von Erwägungsgrund (19) S. 2 Alt. 2 Rom I-VO .....	251
cc) Aber: Anwendbarkeit von Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO auf Verträge, deren Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt .....	252
e) Entgeltlichkeit .....	253
3. Inhaltliche Schranke des Personenbeförderungsvertrags- begriffs: Das den Anknüpfungsregeln des Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO inhärente Leitbild .....	254
4. Abgrenzung beförderungsbezogener Vertragsgestaltungen .....	255
a) Reisevertrag .....	255
aa) Enges Anwendungsfeld von Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO im Rahmen der Anknüpfung von Reiseverträgen .....	255
bb) Abgrenzungsfälle .....	257
b) Chartervertrag zum Zwecke der Beförderung von Personen .....	258
aa) Übertragbarkeit des Grundgedankens von Erwägungsgrund (22) S. 2 Rom I-VO? .....	258
bb) Maßgebliches Kriterium: Chartervertrag entspricht Leitbild des Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO .....	259
cc) Ergebnis: Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO nicht im gleichen Maße auf Charterverträge anwendbar wie Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO .....	260
c) Fahrzeugmiete .....	261
d) Reisevermittlungsvertrag .....	262
II. Räumlich-persönliche Voraussetzungen .....	263
1. Internationales Element des Vertrags .....	263
2. Sowohl beruflich als auch privat Reisende werden von Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO erfasst .....	264
3. Keine Gewerbllichkeit des Beförderers notwendig .....	265
C. Objektive Anknüpfung .....	266
I. Die Hauptanknüpfung nach Art. 5 Abs. 2 UAbs. 1 S. 1 Rom I-VO .....	267
1. Maßgeblichkeit des Rechts am gewöhnlichen Passagieraufenthalt .....	267

a) Die „zu befördernde Person“ .....	267
aa) Grundkonstellation von Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO: Passagier ist alleiniger Vertragspartner des Beförderers .....	268
bb) Nicht-Identität von Befördertem und Vertragsschließendem .....	268
(1) Handhabung des Problems durch das materielle europäische Passagierrecht.....	269
(2) Maßgeblichkeit des tatsächlich beförderten Passagiers.....	270
(3) Wahrung der Vorhersehbarkeit der auf den Vertrag anwendbaren Rechtsordnung .....	271
(4) Rechtfertigung des Wertungsunterschiedes gegenüber Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom I-VO.....	275
(5) Ergebnis .....	275
cc) Die kollisionsrechtliche Behandlung von Gruppenbeförderungen .....	276
(1) Determinierung des Ankünftegsgegenstandes .....	277
(2) Anknüpfung des einheitlichen Gruppenbeförde- rungsvertrages an das Heimatrecht des Bestellers ....	279
(3) Ergebnis .....	281
b) Gewöhnlicher Aufenthalt.....	281
2. Voraussetzung: Identität mit dem Abgangs- oder Bestimmungsort .....	282
a) Terminologie .....	283
b) Bezugspunkt der Orte .....	283
c) Keine Berücksichtigung von transportbedingten Zwischenhalten .....	285
3. Schlussfolgerungen .....	287
a) Keine Privilegierung des „aktiven“ Passagiers .....	287
b) Beurteilung der Anknüpfung von Art. 5 Abs. 2 UAbs. 1 S. 1 Rom I-VO aus Sicht der Beförderer.....	288
II. Subsidiäranknüpfung: Wiederaufleben des Prinzips der charakteristischen Leistung .....	289
1. Die Person des Beförderers .....	290
a) Maßgeblichkeit des vertraglichen Beförderers.....	291
b) Beförderermehrheit .....	292
2. Gewöhnlicher Aufenthalt .....	293
3. Anwendungsfeld von S. 2 .....	293
III. Die Relevanz der Ausweichklausel bei der objektiven Anknüpfung von Personenbeförderungsverträgen .....	295
1. Kein nennenswerter Anwendungsspielraum im Rahmen von Art. 5 Abs. 2 UAbs. 1 S. 1 Rom I-VO .....	296

2. Durchbrechung der Subsidiäranknüpfungsregel .....	297
3. Ergebnis .....	299
D. Die beschränkte Rechtswahl gemäß Art. 5 Abs. 2 UAbs. 2	
Rom I-VO .....	299
I. Geltung der allgemeinen Grundsätze .....	299
II. Wählbare Rechtsordnungen .....	301
1. Gewöhnlicher Aufenthalt des Passagiers .....	302
2. Gewöhnlicher Aufenthalt oder Hauptverwaltung des Beförderers .....	302
3. Abgangs- oder Bestimmungsort .....	303
III. Folgen der Auswahlbeschränkung .....	304
1. Unwirksamkeit der Wahl einer nicht aufgeführten Rechtsordnung .....	304
2. Inhaltskontrolle einer mit UAbs. 2 konformen Rechtswahl nicht statthaft .....	304
E. Die kollisionsrechtliche Privilegierung des Passagiers durch Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO .....	305
I. Passagiergünstige objektive Regelanknüpfung .....	306
II. Spezieller Schutz des Passagiers durch die neuartige Rechts-wahlbeschränkung des Art. 5 Abs. 2 UAbs. 2 Rom I-VO? .....	307
1. Keine Internationalisierung materiell-rechtlicher Schutzstandards .....	307
a) Uneingeschränkte Wirkung der Rechtswahl .....	307
b) Allein europäische Passagierrechte „rechtswahlfest“ .....	308
c) Zwischenergebnis .....	308
2. Keine privilegierte Anwendung des Passagierheimatrechts .....	309
3. Verhinderung einer „überraschenden“ Rechtswahl des Beförderers .....	310
4. Ergebnis .....	312
III. Fazit .....	312
 § 8 Das Verhältnis von Art. 5 Rom I-VO zu anderen Bestimmungen der Rom I-Verordnung .....	314
A. Vorrang gegenüber den allgemeinen Vorschriften .....	314
B. Beziehung zum Verbraucherkollisionsrecht .....	315
I. Innerhalb des Anwendungsbereichs von Art. 5 grundsätzlich keine Anwendung von Art. 6 Rom I-VO .....	315
II. Ausnahme: Anwendbarkeit von Art. 6 Rom I-VO bei beförderungsbezogenen Pauschalreiseverträgen .....	317
1. Vorliegen einer Pauschalreise im Sinne der Richtlinie 90/314/EWG .....	317
2. Konsequenz: Alleinige Anwendung von Art. 6 Rom I-VO.....	319

3. Keine Sperrwirkung von Art. 6 gegenüber Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO .....	320
<b>III. Ergänzung des kollisionsrechtlichen Verbraucherschutzes auf dem Gebiet der Personenbeförderung durch Art. 5 Abs. 2</b>	
Rom I-VO .....	321
C. Transportversicherungs-IPR .....	323
D. Eingriffsnormen im Sinne von Art. 9 Rom I-VO .....	324
I. Begriff.....	325
II. Berücksichtigung durch das angerufene Gericht .....	326
1. Drittstaatliche Eingriffsnormen .....	326
a) Eingriffsnormen des Erfüllungsortes .....	326
b) Verbotsnormen .....	328
c) Wirkungsverleihung .....	329
2. Eingriffsnormen des Schuldstatuts .....	329
III. Transportrechtliche Eingriffsnormen des deutschen Rechts .....	330
1. Vorschriften transnationalen Ursprungs .....	330
2. Zwingendes Transportvertragsrecht .....	333
a) §§ 449 Abs. 3, 451h Abs. 3, 466 Abs. 4 HGB .....	333
b) §§ 452 ff. HGB.....	334
c) Art. 6 EGHGB? .....	336
3. Ein- und Ausfuhrbestimmungen.....	336
<b>3. Kapitel: Die praktische Bedeutung der supranationalen Beförderungsvertragskollisionsnorm .....</b>	<b>339</b>
<b>§ 9 Anwendungskonstellationen für Art. 5 Rom I-VO im Hinblick auf konkurrierendes vorrangiges Einheitstransportrecht .....</b>	<b>340</b>
A. Formelle Unwirksamkeit des transnationalen Transportrechtsaktes im Forumstaat .....	341
I. Staatsvertragsrecht .....	341
II. Unionsrecht .....	342
III. Vergleich der Geltungsbereiche von Transportvertrags-IPR und materiellem Einheitsrecht .....	343
B. Unanwendbarkeit des materiellen Einheitsrechts auf den konkreten Sachverhalt .....	344
C. Spielräume für Art. 5 Rom I-VO trotz Einschlägigkeit des materiellen Einheitsrechts.....	345
I. Vorschaltung von IPR für die Einheitsrechtsanwendung .....	345
II. Abwählbarkeit des Einheitsrechts durch Parteivereinbarung.....	345
III. Inhaltliche Lücken des transnationalen Transportrechts.....	346
1. Autonomer Lückenschluss nicht möglich .....	347

2. Einheitsrecht nimmt keine eigene Verweisung vor .....	347
3. Keine einheitsrechtliche Sperrwirkung .....	348
4. Vertragliche Qualifikation der Lücke? .....	350
a) Strittige systematische Einordnung einheitsrechtlicher Haftungsregime .....	351
aa) Staatsvertragliches Transportrecht .....	352
bb) Supranationales Personenbeförderungsrecht .....	353
b) Relevanz der Einordnung für die einheitsrechtsergänzende IPR-Anwendung .....	354
aa) „Supranationale“ Qualifikation von im Einheitsrecht nicht geregelten Fragen .....	355
bb) Ergänzung einheitsrechtlicher Rechtsinstitute .....	356
cc) Anwendbarkeit des beförderungsvertraglichen IPR .....	357
D. Ergebnis .....	359
 <i>§ 10 Die divergierenden Anwendungskriterien von transnationalem Transportrecht und europäischem Beförderungsvertrags-IPR</i> .....	359
A. Der räumliche Bezug .....	360
I. Grenzüberschreitende Beförderung als prägender Anknüpfungspunkt des Konventionsrechts .....	361
II. Ansatzpunkt des materiellen Unionsrecht: Transportvorgang mit Binnenmarktbezug .....	363
III. Universeller räumlicher Anwendungsbereich des europäischen Beförderungsvertrags-IPR .....	366
IV. Räumliche Nähebeziehung zwischen Transportvorgang und dem maßgeblichen Sachrecht .....	368
B. Persönliche Merkmale .....	369
C. Transportmodus .....	370
I. Unimodalität als Charakteristikum des materiellen Einheitstransportrechts .....	370
II. Modusunabhängigkeit des IPR .....	373
D. Reichweite des Vertragsbegriffs .....	374
I. Güter- oder Personenbeförderung .....	374
II. Erfasste vertragliche Konstruktionen .....	375
III. Entgeltilichkeit .....	376
IV. Regelmäßigkeit der angebotenen Transportdienstleistung .....	377
E. Zwischenergebnis .....	378

<b>§ 11 Die Relevanz von Art. 5 Rom I-VO bezüglich der Schließung inhaltlicher Lücken des materiellen Einheitsrechts.....</b>	<b>378</b>
A. Pointillismus der Sachrechtsvereinheitlichung versus Universalität des Vertragsstatuts .....	379
B. Die Haftung des Beförderers als zentraler Regelungsgegenstand des transnationalen Transportrechts.....	381
I. Haftungsgründe .....	382
II. Haftungsausschlussgründe.....	384
III. Rechtsfolgenseite .....	385
IV. Annexfragen.....	387
C. Beispiele für nicht im Einheitsrecht geregelte transportvertragliche Materien.....	387
I. Allgemeine (schuld- bzw. zivilrechtliche) Fragen.....	388
II. Ansprüche des Beförderers.....	391
III. Ansprüche gegen den Beförderer.....	391
1. Erfüllungsanspruch .....	392
2. Rückerstattung des Beförderungsentgelts .....	392
3. Ersatz für außerhalb der einheitsrechtlichen Haftungstatbestände liegende Schäden.....	393
<b>§ 12 Auswertung: Praktische Anwendungsfelder von Art. 5 Rom I-VO.....</b>	<b>394</b>
A. Tendenzielle Abnahme der Divergenzen der Geltungsbereiche von Sachrechtsakten und Art. 5 Rom I-VO.....	394
B. Prinzipiell großzügigerer Anwendungsbereich der Rom I- Verordnung .....	395
C. Inhaltliche Universalität des durch Art. 5 Rom I-VO bestimmten Beförderungsvertragsstatuts .....	396
D. Resümee .....	397
<b>4. Kapitel: Ausblick, Bewertung und Zusammenfassung .....</b>	<b>399</b>
<b>§ 13 Wege zur Konsolidierung der internationalen Transportvertragsrechtsquellen.....</b>	<b>399</b>
<b>§ 14 Bewertung des sekundärrechtlichen Beförderungsvertragskollisionsrechts.....</b>	<b>402</b>
A. Gelungene Weiterentwicklung des Güterbeförderungs-IPR .....	403
B. Verbesserungsbedarf am neuen supranationalen Kollisionsrecht für Personenbeförderungsverträge .....	405
I. Sonderregelung statt Ausweitung des Verbraucherschutzes.....	406
II. Gelungene objektive Anknüpfungsregel .....	407

<b>III. Verfehlung des Normziels aufgrund von Art. 5 Abs. 2</b>	
UAbs. 2 Rom I-VO.....	410
<b>IV. Vorzugswürdige Lösung für die subjektive Anknüpfung .....</b>	411
1. Vollständiger Ausschluss der Rechtswahl? .....	411
2. Überlagerung der Rechtswahl durch zwingende Bestimmungen?.....	411
3. Streichung von lit. b und c in Art. 5 Abs. 2 UAbs. 1 Rom I-VO! .....	412
<b>C. Gesamtwürdigung von Art. 5 Rom I-VO .....</b>	413
<b>§ 15 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse .....</b>	415
<b>A. Erstes Kapitel: Das Zusammenspiel von sekundärrechtlichem     Kollisionsrecht und materiellem Einheitstransportrecht.....</b>	415
<b>B. Zweites Kapitel: Das neue europäische Transportvertrags-IPR.....</b>	417
<b>C. Drittes Kapitel: Das praktische Anwendungsfeld von Art. 5     Rom I-VO .....</b>	422
<b>D. Viertes Kapitel: Ausblick und Bewertung.....</b>	424
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	427
<b>Sachverzeichnis.....</b>	455