

Inhaltsübersicht

Inhaltsverzeichnis	XI
Abkürzungsverzeichnis	XXIX

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

1. Kapitel: Das Zusammenspiel von europäischem Beförderungsvertrags-IPR und materiellem Einheitstransportrecht 5

§ 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

2. Kapitel: Die neue europäische Kollisionsnorm für Beförderungsverträge – Art. 5 Rom I-VO99

§ 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

3. Kapitel: Die praktische Bedeutung der supranationalen Beförderungsvertragskollisionsnorm	339
§ 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
 4. Kapitel: Ausblick, Bewertung und Zusammenfassung	399
§ 13 Wege zur Konsolidierung der internationalen Transportvertragsrechtsquellen	399
§ 14 Bewertung des sekundärrechtlichen Beförderungsvertragskollisionsrechts	402
§ 15 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse	415
 Literaturverzeichnis	427
Sachverzeichnis	455

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	VII
Inhaltsübersicht	IX
Abkürzungsverzeichnis	XXIX

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

1. Kapitel: Das Zusammenspiel von europäischem Beförderungsvertrags-IPR und materiellem Einheitstransportrecht	5
--	---

§ 1 <i>Bestandsaufnahme: 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 Normenhierarchie.....	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

§ 3	<i>Das internationale Transportvertragsrecht aus dem Blickwinkel der Rom I-Verordnung</i>	40
A.	Verhältnis zu vereinheitlichtem Verweisungsrecht	41
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 Kabotageregeln	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 „Kollisions- normen“ im Sinne von Art. 25 Rom I-VO dar	74
(1) Die Herausbildung des europäischen Kollisionsnormbegriffes	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 vereinheitlichtem 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
 § 4 <i>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
 2. Kapitel: Die neue europäische Kollisionsnorm für Beförderungsverträge – Art. 5 Rom I-VO	99
 § 5 <i>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
§ 6	<i>Die kollisionsrechtliche Behandlung von Güterbeförderungsverträgen durch Art. 5 Rom I-VO.....</i>	<i>110</i>
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 Konnossemente: 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-persönlicher 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</i> -Klauseln	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

aa) Juristische Personen (Art. 19 Abs. 1 UAbs. 1 Rom I-VO)	188
bb) Natürliche Personen (Art. 19 Abs. 1 UAbs. 2 Rom I-VO)	189
cc) Vorrangigkeit der am Vertrag beteiligten Niederlassung (Art. 19 Abs. 2 Rom I-VO).....	190
(1) Berücksichtigung der Hauptniederlassung von juristischen Personen.....	191
(2) Beteiligung mehrerer Niederlassungen am Vertrag ..	191
2. Zusammentreffen mit weiteren Anknüpfungsmomenten	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
II. Die sekundäre Anknüpfung nach Art. 5 Abs. 1 S. 2 Rom I-VO: Recht des vertraglichen Ablieferungsortes	205
III. Die Ausweichklausel des Art. 5 Abs. 3 Rom I-VO	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
IV. Problemfälle bei der objektiven Anknüpfung von 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
<i>§ 7 Das sekundärrechtliche IPR für Personenbeförderungsverträge</i>	<i>224</i>
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 Passagiers	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 Gewerblichkeit 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 Beförderter 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 Anknüpfungsgegenstandes	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 <i>Das Verhältnis von Art. 5 Rom I-VO zu anderen Bestimmungen der Rom I-Verordnung</i>	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
III. Ergänzung des kollisionsrechtlichen Verbraucherschutzes auf dem Gebiet der Personenbeförderung durch Art. 5 Abs. 2 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
 3. Kapitel: Die praktische Bedeutung der supranationalen Beförderungsvertragskollisionsnorm	339
 § 9 <i>Anwendungskonstellationen für Art. 5 Rom I-VO im Hinblick auf konkurrierendes vorrangiges Einheitstransportrecht</i>	340
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 regelten Fragen.....	355
bb) Ergänzung einheitsrechtlicher Rechtsinstitute.....	356
c) Anwendbarkeit des beförderungsvertraglichen IPR	357
D. Ergebnis	359
§ 10 Die divergierenden Anwendungskriterien von transnationalem Transportrecht und europäischem Beförderungsvertrags-IPR.....	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. Entgeltlichkeit	376
IV. Regelmäßigkeit der angebotenen Transportdienstleistung	377
E. Zwischenergebnis.....	378

§ 11 Die Relevanz von Art. 5 Rom I-VO bezüglich der Schließung inhaltlicher Lücken des materiellen Einheitsrechts	378
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. Rechtsfolgende	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
§ 12 Auswertung: Praktische Anwendungsfelder von Art. 5 Rom I-VO	394
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
4. Kapitel: Ausblick, Bewertung und Zusammenfassung	399
§ 13 Wege zur Konsolidierung der internationalen Transportvertragsrechtsquellen	399
§ 14 Bewertung des sekundärrechtlichen Beförderungsvertragskollisionsrechts	402
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

III. Verfehlung des Normziels aufgrund von Art. 5 Abs. 2	
UAbs. 2 Rom I-VO.....	410
IV. Vorzugswürdige Lösung für die subjektive Anknüpfung.....	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
C. Gesamtwürdigung von Art. 5 Rom I-VO	413
<i>§ 15 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse</i>	<i>415</i>
A. Erstes Kapitel: Das Zusammenspiel von sekundärrechtlichem Kollisionsrecht und materiellem Einheitstransportrecht.....	415
B. Zweites Kapitel: Das neue europäische Transportvertrags-IPR.....	417
C. Drittes Kapitel: Das praktische Anwendungsfeld von Art. 5 Rom I-VO	422
D. Viertes Kapitel: Ausblick und Bewertung.....	424
Literaturverzeichnis.....	427
Sachverzeichnis.....	455