Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
EVGENI TANCHEV
vom 10. April 2018 [1]

Rechtssache C-88/17

Zurich Insurance plc,
Metso Minerals Oy
gegen
Abnormal Load Services (International) Limited

(Vorabentscheidungsersuchen des Korkein oikeus [Oberster Gerichtshof, Finnland])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Justizielle Zusammenarbeit in Zivil- und Handelssachen – ‚Brüssel-I-Verordnung' – Verordnung (EG) Nr. 44/2001 – Zuständigkeit in Verfahren, die einen Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag zum Gegenstand haben – Schadensersatz – Bestimmung des Erfüllungsortes – Ort, an dem die Dienstleistungen erbracht worden sind oder hätten erbracht werden müssen – Vertrag über die Beförderung von Gütern von einem Mitgliedstaat in einen anderen, wenn die Beförderung aus mehreren Teilstrecken besteht und mehr als eine Transportart umfasst (multimodaler Transport)"

1. Die vorliegende Rechtssache betrifft die internationale Zuständigkeit für eine Klage wegen vertragsrechtlichen Schadensersatzes gemäß Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates (im Folgenden: Brüssel-I-Verordnung) [2] im Zusammenhang mit einem multimodalen Gütertransport aus einem Mitgliedstaat in einen anderen.

2. Gemäß einem Vertrag mit einem finnischen Unternehmen unternahm ein britischer Frachtführer die Beförderung von Gütern von Finnland in das Vereinigte Königreich. Nachdem die betreffenden Güter auf dem Transport im Vereinigten Königreich abhandengekommen waren, erhoben das finnische Unternehmen und der Versicherer der Güter Klage auf Schadensersatz bei einem finnischen Gericht.

3. Der Rechtsstreit ist nun beim Korkein oikeus (Oberster Gerichtshof, Finnland) anhängig, welcher Klarheit darüber erhalten möchte, ob die finnischen Gerichte gemäß Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung international zuständig sind.

1 Originalsprache: Englisch.

2 Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2001, L 12, S. 1). Diese Verordnung wurde am 10. Januar 2015 durch die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2012, L 351, S. 1) (Brüssel-Ia-Verordnung) ersetzt.

4. Im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Luftverkehr hat der Gerichtshof in den Urteilen Rehder [3] und flightright u. a. [4] entschieden, dass die Zuständigkeit für Klagen auf vertraglichen Schadensersatz sowohl am Abflugsort als auch am Zielort gegeben sein kann. In Ermangelung einschlägiger Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Frage der Zuständigkeit bei einer Vertragsverletzung im Zusammenhang mit multimodalen Transporten zwischen Mitgliedstaaten hat der Gerichtshof im vorliegenden Fall die Frage zu beantworten, ob die im Kontext von Flugreisen entwickelten Regeln auf den vorliegenden Sachverhalt anwendbar sind.

5. Meiner Ansicht nach sind die finnischen Gerichte gemäß Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung für den Ausgangsrechtsstreit zuständig, da der Ort, an dem Güter im Rahmen eines Beförderungsvertrags abgesandt werden, ein Ort ist, an dem eine Dienstleistung im Rahmen eines Güterbeförderungsvertrags erbracht wird.

I. Rechtsrahmen

6. Art. 5 der Brüssel-I-Verordnung lautet:

„Eine Person, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, kann in einem anderen Mitgliedstaat verklagt werden:

1.

a) wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden, vor dem Gericht des Ortes, an dem die Verpflichtung erfüllt worden ist oder zu erfüllen wäre;

b) im Sinne dieser Vorschrift – und sofern nichts anderes vereinbart worden ist – ist der Erfüllungsort der Verpflichtung

– …

– für die Erbringung von Dienstleistungen der Ort in einem Mitgliedstaat, an dem sie nach dem Vertrag erbracht worden sind oder hätten erbracht werden müssen;

…“

II. Sachverhalt des Ausgangsrechtsstreits und Vorlagefrage

7. Die Beklagte des Ausgangsverfahrens, die Abnormal Load Services (International) Limited (im Folgenden: ALS), ist ein britischer Frachtführer mit Sitz im Vereinigten Königreich [5].

8. Im Juli 2008 schloss ALS einen Güterbeförderungsvertrag mit der Metso Minerals Oy (im Folgenden: Metso), einem finnischen Unternehmen, das Ausrüstung für die Bergbau- und Bauindustrie herstellt. Ein Kegelbrecher sollte aus dem finnischen Pori nach Sheffield in das Vereinigte Königreich befördert werden. Der Brecher war bei der Zurich Insurance plc (im Folgenden: Zurich) versichert. Sowohl Metso als auch Zurich sind Kläger im Ausgangsverfahren.

3 Urteil vom 9. Juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

4 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160).

5 Der Sitz ist in den Schriftsätzen der Beklagten an den Gerichtshof angegeben.

9. ALS führte die Beförderung mit Hilfe von Subunternehmern wie folgt durch: Die Maschine wurde zunächst innerhalb Finnlands mit einem Tieflader von Pori nach Rauma transportiert. In Rauma wurde sie entladen und mit eigener Maschinenkraft auf ein Schiff gefahren. Nach dem Seetransport in das Vereinigte Königreich fuhr der Kegelbrecher abermals mit eigener Maschinenkraft im Hafen von Hull vom Schiff[6] und wurde auf einen anderen Lastkraftwagen geladen. Da jedoch der von Metso beauftragte Empfänger der Maschine keine ausreichende oder geeignete Lagerfläche zur Verfügung hatte, wurde ein Subunternehmer von ALS gebeten, den Kegelbrecher vorübergehend in seine eigene Lagerhalle zu bringen und ihn dort für ein paar Tage zu lagern. Die Lagerzeit zog sich jedoch länger hin als gedacht[7], und der Kegelbrecher kam abhanden, bevor er seinem Empfänger in Sheffield übergeben werden konnte.

10. Zurich erstattete Metso den Wert des Kegelbrechers abzüglich der Selbstbeteiligung.

11. Am 30. September 2009 beantragten Zurich und Metso beim Satakunnan käräjäoikeus (erstinstanzliches Gericht Satakunta, Finnland), ALS zu verurteilen, ihnen Schadensersatz in Höhe des Wertes des Kegelbrechers zu zahlen.

12. Mit Urteil vom 22. März 2013 verurteilte das Satakunnan käräjäoikeus (erstinstanzliches Gericht Satakunta) ALS, die geforderte Summe zu zahlen, nachdem es seine Zuständigkeit festgestellt hatte, da die Rechtssache eine Beförderung im Straßengüterverkehr betreffe und sich seine Zuständigkeit aus finnischen Regelungen ergebe, die Art. 31 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (im Folgenden: CMR-Übereinkommen) in finnisches Recht umsetzten[8].

13. In dem von ALS eingeleiteten Berufungsverfahren entschied das Vaasan hovioikeus (Berufungsgericht Vaasa, Finnland), dass es sich um einen kombinierten Transport handele, dass die Parteien keine Vereinbarung über das zuständige Gericht nach dem CMR-Übereinkommen getroffen hätten, dass das CMR-Übereinkommen keine Anwendung finde und dass das Vaasan hovioikeus (Berufungsgericht Vaasa) auch nicht nach Art. 5 Nr. 1 der Brüssel-I-Verordnung zuständig sei. Es wies daher die Klage mit Urteil vom 30. März 2015 als unzulässig ab.

14. Im Rechtsmittelverfahren vor dem Korkein oikeus (Oberster Gerichtshof) haben Zurich und Metso beantragt, die Entscheidung des Vaasan hovioikeus (Berufungsgericht Vaasa) aufzuheben und entweder ALS zur Zahlung von Schadensersatz zu verurteilen oder die Sache zur Entscheidung in der Hauptsache an das Vaasan hovioikeus (Berufungsgericht Vaasa) zurückzuverweisen.

15. Vor diesem Hintergrund hat der Korkein oikeus (Oberster Gerichtshof) das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Wie werden der Ort bzw. die Orte der Erbringung einer Dienstleistung nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Verordnung Nr. 44/2001 bestimmt, wenn es um einen Vertrag geht, der die Güterbeförderung zwischen Mitgliedstaaten betrifft, und der Transport aus mehreren Teilen besteht, in denen unterschiedliche Transportmittel verwendet werden?

16. Die Beklagte, die finnische, die portugiesische und die schweizerische Regierung sowie die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht. Eine mündliche Verhandlung ist weder beantragt noch abgehalten worden.

6 Wie von ALS in ihrem Schriftsatz angegeben, wurde ein Schiff namens „Birka Exporter“ des Seeverkehrsunternehmens Finnlines verwendet.

7 So in den schriftlichen Erklärungen von ALS angegeben.

8 Wie am 19. Mai 1956 in Genf unterzeichnet (*United Nations Treaty Series*, Band 1961, Nr. 5742, S. 190). Die offizielle Abkürzung „CMR“ stammt von dem französischen Titel des Übereinkommens („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“).

III. Zusammenfassung der eingereichten Erklärungen

17. Zunächst werde ich mich der Lösung des Problems mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Punkte der beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen nähern.

18. ALS hält die finnischen Gerichte nicht für international zuständig, während die finnische, die portugiesische und die schweizerische Regierung sowie die Kommission die internationale Zuständigkeit der finnischen Gerichte bejahen.

19. ALS ist der Ansicht, dass einzig der Entladungsort Erfüllungsort sein könne, und macht geltend, dass der Erfüllungsort nur an einem einzigen Ort liegen könne und dass der Zielort von erheblich größerer Bedeutung sei als der Absendeort. Letzteren hält ALS für kaum bedeutender als die verschiedenen Umladeorte. Im Gegensatz zu Fluggästen hätten die Parteien eines Güterbeförderungsvertrags kein Interesse an der bei der Beförderung verwendeten Transportart, sondern lediglich daran, dass die Güter den Zielort erreichten. Die Situation ähnele der eines in verschiedenen Mitgliedstaaten tätigen Handelsvertreters, in dessen Fall der Gerichtshof im Urteil Wood Floor Solutions Andreas Domberger die Zuständigkeit an den Ort geknüpft habe, an dem der Vertreter seinen Wohnsitz habe [9]. Zudem verweist ALS auf die Entscheidung des Gerichtshofs in der Rechtssache Réunion européenne u. a., in der dieser die deliktische Zuständigkeit in einem Fall von kombiniertem Wasser- und Straßentransport an den Ort geknüpft habe, an den die Güter geliefert werden sollten [10]. Dies stehe im Einklang mit der Bestimmung des auf Güterbeförderungsverträge anzuwendenden Rechts nach der Rom-I-Verordnung [11], die dem Bestimmungsort Vorrang einräume und bei deren Auslegung die Brüssel-I-Verordnung zu berücksichtigen sei.

20. Die finnische und die portugiesische Regierung stützen sich auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs, nach der bei einem Beförderungsvertrag der Ort, an dem die Güter an den Frachtführer übergeben würden, und der Bestimmungsort der Güter in gleicher Weise mit der Vertragserfüllung verknüpft seien. Die finnische Regierung verweist im Wesentlichen auf die Entscheidung des Gerichtshofs in der Rechtssache Wood Floor Solutions Andreas Domberger, während die portugiesische Regierung die Urteile Rehder, Nickel & Goeldner Spedition [12] und Color Drack [13] zitiert und auf den Begriff „Ort der hauptsächlichen Leistungserbringung“ abstellt.

21. Die Kommission stimmt unter Bezugnahme auf die Urteile des Gerichtshofs Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger und Color Drack darin zu, dass in jedem Fall der Bestimmungsort ein Erfüllungsort sei, da er der letzte Ort in der Beförderungskette sei. Sie führt jedoch weiter aus, dass es im Hinblick auf die Kriterien der Nähe, Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit angemessen sei, zusätzlich auch den Absendeort als Erfüllungsort anzuerkennen. Aus Sicht der Kommission sei die Situation vergleichbar mit derjenigen in der Rechtssache Rehder. Die Kommission schlägt daher vor, dass die Klägerin im vorliegenden Fall zwischen dem Absendeort nach dem Güterbeförderungsvertrag und dem in diesem Vertrag genannten Zielort wählen könne.

22. Die schweizerische Regierung weist darauf hin, dass bei der Auslegung einer Zuständigkeitsregelung der Zweck der Regelung zu berücksichtigen sei. Sie trägt u. a. vor, dass der Bestimmung der vertraglichen Zuständigkeit nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung die Kriterien der Nähe und Vorhersehbarkeit zugrunde lägen. Sowohl der Absendeort als auch der Bestimmungsort müssten als Erfüllungsort angesehen werden. Würden die Güter z. B. am Absendeort beschädigt oder gingen sie dort verloren, schiene es nicht angemessen, nur die Gerichte des Ziellandes

9 Urteil vom 11. März 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:2010:137, Rn. 42).

10 Urteil vom 27. Oktober 1998, Réunion européenne u. a. (C-51/97, EU:C:1998:509, Rn. 35).

11 Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (ABl. 2008, L 177, S. 6).

12 Urteil vom 4. September 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Urteil vom 3. Mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262).

als zuständig anzusehen, wenn man die mit einer dortigen Beweiserhebung verbundenen Schwierigkeiten bedenke. Die schweizerische Regierung fügt hinzu, dass die Orte, an denen die Güter während der Beförderung umgeladen würden, jedenfalls nicht als Erfüllungsort anzusehen seien, weil zum einen diese Orte nicht für beide Vertragsparteien vorhersehbar seien, da in der Regel dem Frachtführer allein die Wahl dieser Orte überlassen werde, und weil zum anderen die Anzahl der möglichen Gerichtsstände beschränkt sein sollte.

IV. Würdigung

23. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass im Ausgangsverfahren vor dem vorlegenden finnischen Gericht Streit darüber besteht, ob im Zusammenhang mit internationalen multimodalen Transporten die Gerichte des Mitgliedstaats, aus dem die Güter versandt werden, international zuständig sind oder nicht. Der Wortlaut des Vorlagebeschlusses ist jedoch weiter, so dass eine etwaige Zuständigkeit des Zielmitgliedstaats oder der Mitgliedstaaten, durch die die Güter transportiert werden, umfasst ist. Zur Beantwortung der vorgelegten Frage ist es jedoch nicht erforderlich, auf diese Problematik in der Antwort an das vorlegende Gericht selbst einzugehen. Gleichwohl spielen sie unter dem oben genannten Gesichtspunkt der Beschränkung der Zahl der möglichen Gerichtsstände mittelbar eine Rolle, so dass ich sie an verschiedenen Stellen in diesem Kontext erörtern werde.

A. Einleitung

24. Der Gerichtshof hat sich bereits in verschiedenen Rechtssachen mit der internationalen Zuständigkeit im Zusammenhang mit internationalen Gütertransporten befasst. Keine dieser Rechtssachen betraf jedoch die Frage der besonderen Zuständigkeit nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung im Rahmen eines Güterbeförderungsvertrags, die sich im vorliegenden Vorabentscheidungsersuchen stellt.

25. Soweit es um die Beförderung auf dem Landweg geht, betreffen diese Entscheidungen im Wesentlichen das CMR-Übereinkommen und dessen Anwendungsbereich. Der Gerichtshof hat hierzu entschieden, dass es Aufgabe der nationalen Gerichte ist, darüber zu befinden, ob ein Rechtsstreit in den Anwendungsbereich des CMR-Übereinkommens fällt [14]; im vorliegenden Fall war das Vaasan hovioikeus (Berufungsgericht Vaasa) der Auffassung, dass das CMR-Übereinkommen sachlich nicht anwendbar sei, weil die Rechtssache einen kombinierten Transport betreffe.

26. Aus diesem Grund hat der Korkein oikeus (Oberster Gerichtshof) seine Vorlagefrage zur Auslegung von Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung auf der Grundlage formuliert, dass das CMR-Übereinkommen nicht anwendbar ist [15].

27. Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung regelt eine „besondere Zuständigkeit“ als Alternative zur „allgemeinen Zuständigkeit“. Für die Beklagte des Ausgangsverfahrens liegt die allgemeine Zuständigkeit gemäß Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 60 Abs. 1 der Brüssel-I-Verordnung bei den Gerichten des Vereinigten Königreichs, weil ALS dort ihren Sitz hat. Daher können die Klägerinnen des Ausgangsverfahrens nur dann bei einem finnischen Gericht Klage erheben, wenn Finnland die Voraussetzungen für die besondere Zuständigkeit nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung erfüllt, d. h. wenn Finnland der „Erfüllungsort der Verpflichtung“ im Sinne dieser Vorschrift ist.

14 Urteil vom 4. September 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, Rn. 36).
15 Siehe oben, Nrn. 13 und 14.

28. Die Frage der internationalen Zuständigkeit ist im Ausgangsverfahren aufgeworfen worden, weil der Fall nicht nur Verbindungen zu Finnland, sondern auch zu anderen Ländern aufweist. So liegen der Absendeort und der Sitz des Versenders in Finnland, während der Bestimmungsort der beförderten Güter und der Sitz des Frachtführers im Vereinigten Königreich liegen, wo die Güter zudem auch abhandengekommen sind. Schließlich musste die Maschine durch Hoheitsgewässer anderer Mitgliedstaaten oder durch Gewässer, die nicht zu den Hoheitsgewässern eines Staates gehören, befördert werden, um von Finnland in das Vereinigte Königreich gebracht zu werden. Nach allgemeinem Sprachgebrauch sind all diese Gebiete und Gewässer Orte, an denen der Beförderungsvertrag erfüllt wurde.

29. Da Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung die internationale Zuständigkeit bei einem Dienstleistungsvertrag an den Erfüllungsort der vertraglichen Verpflichtung als „Ort …, an dem [die Dienstleistungen] nach dem Vertrag erbracht worden sind oder hätten erbracht werden müssen“, knüpft, stellt sich nun die Frage, ob die Gerichte sämtlicher Staaten, in denen ein Teil der Leistung erbracht wird, zuständig sind oder nur die Gerichte eines oder einiger dieser Staaten.

30. Nach ihrem Wortlaut beziehen sich Art. 5 Nr. 1 Buchst. a und b der Brüssel-I-Verordnung beide auf den „Erfüllungs*ort*“ und Buchst. b zudem auf den „*Ort* in einem Mitgliedstaat“ [16]. In Anbetracht der verwendeten Singularform scheint es daher nur einen einzigen Ort für die Anknüpfung der besonderen Zuständigkeit in Vertragssachen zu geben. Dies spiegelt sich jedoch so nicht in der Rechtsprechung wider.

31. Der Gerichtshof hat entschieden, dass, wenn nicht ein einziger Ort als Ort der hauptsächlichen Leistungserbringung bestimmt werden kann, jeder der Leistungsorte eine hinreichende Nähe zum Sachverhalt des Rechtsstreits und damit eine für die gerichtliche Zuständigkeit maßgebliche Verknüpfung aufweist. In einem Rechtsstreit, in dem es um den Verkauf beweglicher Sachen ging, hat der Gerichtshof entschieden, dass in einem solchen Fall der Kläger den Beklagten auf der Grundlage von Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung an einem Leistungsort seiner Wahl verklagen kann [17].

32. Dies steht im Einklang mit der Rechtsprechung im Bereich des Deliktsrechts; auch hier hat der Gerichtshof entschieden, dass mehr als ein Ort in Betracht kommen kann, wenn der Ort, an dem der Schaden entstanden ist, und der Ort, an dem das Ereignis stattgefunden hat, das die Schadensersatzpflicht begründet, auseinanderfallen [18].

33. In der Rechtssache Réunion européenne u. a. [19] hat der Gerichtshof zu einem Transport zunächst auf See und dann über Land [20] festgestellt, dass das Verfahren eine unerlaubte Handlung oder eine Handlung, die einer unerlaubten Handlung gleichgestellt ist, oder Ansprüche aus einer solchen Handlung zum Gegenstand hatte, und hat deshalb nicht über die Zuständigkeit in Verfahren, die einen Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag zum Gegenstand haben, entschieden.

16 Hervorhebung nur hier.

17 Urteil vom 3. Mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, Rn. 42). In dem Fall ging es um die Erfüllung eines Vertrags über den Verkauf beweglicher Sachen, in dem sich die Beklagte, eine in Deutschland ansässige Gesellschaft, verpflichtet hatte, die Waren an verschiedene Weiterverkäufer der Klägerin in Österreich zu liefern. Der Gerichtshof stellte fest, dass es verschiedene Lieferorte geben kann.

18 Beispielsweise Urteile vom 30. November 1976, Handelskwekerij Bier/Mines de Potasse d'Alsace (21/76, EU:C:1976:166, Rn. 24 und 25), und vom 27. Oktober 1998, Réunion européenne u. a. (C-51/97, EU:C:1998:509, Rn. 28).

19 Urteil vom 27. Oktober 1998, Réunion européenne u. a. (C-51/97, EU:C:1998:509, Rn. 26).

20 Der Gerichtshof entschied auf der Grundlage des Brüsseler Übereinkommens, dem Vorgängerinstrument der Brüssel-I-Verordnung, die im Einklang mit diesem Übereinkommen auszulegen ist, vgl. zweiter Satz des 19. Erwägungsgrundes der Brüssel-I-Verordnung und z. B. Urteil vom 4. Mai 2010, TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, Rn. 36).

34. Im Hinblick auf die Beförderung von Passagieren im Luftverkehr hat der Gerichtshof die Voraussetzungen der in Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Brüssel-I-Verordnung geregelten Zuständigkeit in Verfahren, die Verträge oder Ansprüche aus Verträgen zum Gegenstand haben, in zwei Urteilen erläutert, auf die ich im Folgenden näher eingehen möchte.

B. Rechtsprechung zur Beförderung von Flugreisenden

1. Urteil Rehder

35. In der Rechtssache Rehder [21] war der Gerichtshof um eine Entscheidung zur internationalen Zuständigkeit bei Klagen im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte von Fluggästen ersucht worden [22]. In dem Fall hatte der Kläger Schadensersatz für einen annullierten Flug von München (Deutschland) nach Vilnius (Litauen) bei einem deutschen Gericht geltend gemacht, obwohl sich der Sitz der betreffenden Fluggesellschaft in Riga (Lettland) befand. Der Gerichtshof entschied, dass sowohl die Gerichte der Mitgliedstaaten des Abflugsortes *als auch* des Ankunftsortes des Flugzeugs zuständig sind. Der Kläger hat die Wahl zwischen diesen beiden Gerichtsständen.

36. Der Gerichtshof gelangte zu dem Ergebnis, dass angesichts der Art der den Fluggästen während des Fluges erbrachten Dienstleistungen jeder dieser beiden Orte eine hinreichende Nähe zum Sachverhalt des Rechtsstreits aufwies. Zugleich weisen nach Feststellung des Gerichtshofs die Orte, an denen die Maschine gegebenenfalls zwischenlandet, keine „hinreichende Verbindung zum Kern der sich aus dem Vertrag ergebenden Dienstleistungen“ auf [23].

37. Im Rahmen der Erörterung der Bedeutung des Abflugs- und des Ankunftsortes eines Fluges hat der Gerichtshof diese Situation von Verkaufsverträgen unterschieden, die „Lieferungen beweglicher Sachen an verschiedenen Orten, die getrennte Vorgänge darstellen und sich zum Zweck der Bestimmung der Hauptlieferung nach wirtschaftlichen Kriterien quantifizieren lassen“, beinhalten. Der Gerichtshof hat darauf hingewiesen, dass „Beförderungen im Luftverkehr … bereits ihrer Natur nach Dienstleistungen sind, die untrennbar und einheitlich vom Ort des Abflugs bis zum Ort der Ankunft des Flugzeugs erbracht werden, so dass es in solchen Fällen nicht möglich ist, anhand wirtschaftlicher Kriterien einen gesonderten Teil der Leistung auszumachen, der die an einem bestimmten Ort erbrachte Hauptleistung darstellte“ [24].

38. Der Gerichtshof hat im Urteil Rehder außerdem festgestellt, dass seine Entscheidung mit den Kriterien der Nähe und der Vorhersehbarkeit sowie der Rechtssicherheit im Einklang steht. Dazu hat er festgestellt, dass die auf zwei Gerichtsstände beschränkte Wahlmöglichkeit es beiden Parteien erlaubt, leicht diejenigen Gerichte auszumachen, bei denen eine Klage erhoben werden kann, und eine entsprechende Risikoabschätzung vorzunehmen.

21 Urteil vom 9. Juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

22 Verordnung vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).

23 Urteil vom 9. Juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, Rn. 40).

24 Urteil vom 9. Juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, Rn. 42).

2. Rechtssache flightright u. a.

39. Die oben genannten Grundsätze sind in der Rechtssache flightright u. a.[25] bestätigt worden, in der der Gerichtshof mit drei verbundenen Rechtssachen befasst war, in denen es um in Teilstrecken aufgeteilte Flüge ging, bei denen jeder Teilflug darüber hinaus noch von einer anderen Fluggesellschaft durchgeführt wurde.

40. Im ersten dieser Fälle war die flightright GmbH Zessionarin von Ansprüchen zweier Fluggäste wegen verspäteter Flüge und erhob Klage gegen Air Nostrum bei einem deutschen Gericht. Die Zedenten hatten bei Air Berlin unter einer einzigen Buchungsnummer eine Flugreise von Ibiza (Spanien) nach Düsseldorf (Deutschland) über Palma de Mallorca (Spanien) gebucht. Der erste, von Air Nostrum durchgeführte Teilflug war verspätet, und die Fluggäste erreichten ihre Flüge von Palma de Mallorca nach Düsseldorf nicht mehr. Die Frage war, ob das von der flightright GmbH angerufene Gericht zuständig war.

41. Der Gerichtshof entschied, dass Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Brüssel-I-Verordnung[26] dahin auszulegen ist, dass bei einer aus mehreren Teilstrecken bestehenden Flugreise „Erfüllungsort“ im Sinne dieser Bestimmungen der Ankunftsort der zweiten Teilstrecke ist. In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Fall waren die Beförderungen auf den beiden Teilstrecken von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt worden und die Klage gemäß der Verordnung Nr. 261/2004 auf Ausgleichszahlung wegen einer auf dieser aus zwei Teilstrecken bestehenden Flugreise eingetretenen großen Verspätung auf eine Störung gestützt worden, die auf dem ersten Flug eingetreten war. Dieser Flug war von dem Luftfahrtunternehmen durchgeführt worden, das nicht Vertragspartner der betreffenden Fluggäste war (Air Nostrum)[27].

42. Der Gerichtshof stellte fest, dass der im Urteil Rehder erörterte Begriff „Erfüllungsort“, auch wenn er sich dort auf einen von dem Vertragspartner des betreffenden Fluggastes durchgeführten Direktflug bezog, ebenso für Fallkonstellationen wie die in der Rechtssache flightright u. a. gilt, in denen erstens nur die erste Teilstrecke betroffen war und zweitens das ausführende Luftfahrtunternehmen auf der fraglichen Teilstrecke nicht unmittelbar mit den betreffenden Fluggästen einen Vertrag geschlossen hatte[28].

43. Da der Ankunftsort der zweiten Teilstrecke eine hinreichend enge Verbindung zum Sachverhalt des Rechtsstreits aufweist und daher die für die besondere Zuständigkeit gemäß Art. 5 Nr. 1 der Brüssel-I-Verordnung erforderliche enge Verbindung zwischen dem Vertrag über eine Beförderung im Luftverkehr und dem zuständigen Gericht vorliegt, ist dem Erfordernis der Nähe Genüge getan[29]. Dieses Ergebnis entspricht auch dem Kriterium der Vorhersehbarkeit, dem diese Regeln dienen, da sowohl der Kläger als auch der Beklagte leicht das Gericht an dem in dem betreffenden Beförderungsvertrag festgelegten Ankunftsort der zweiten Teilstrecke als Gericht ausmachen können, bei dem eine Klage erhoben werden kann[30].

25 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160).

26 Da die Rechtssache flightright u. a. drei verschiedene Serien von Verfahren betraf, die zu verschiedenen Zeitpunkten eingeleitet wurden, musste der Gerichtshof sowohl Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Brüssel-I-Verordnung als auch dessen Nachfolgebestimmung, Art. 7 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich Brüssel-Ia-Verordnung, deren Wortlaut identisch ist, auslegen.

27 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160, Rn. 56).

28 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160, Rn. 69).

29 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160, Rn. 74). Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. Juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, Rn. 44).

30 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160, Rn. 75). Vgl. in diesem Sinne auch Urteile vom 9. Juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, Rn. 45), und vom 4. September 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, Rn. 41).

3. Zusammenfassung

44. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass nach den Entscheidungen des Gerichtshofs, soweit es um verspätete Flüge und Ausgleichszahlungen für eine Verletzung eines Beförderungsvertrags dieser Art geht, sowohl der Abflugsort als auch das Endziel gleichermaßen kennzeichnend für das Vertragsverhältnis sind und damit eine hinreichende örtliche Verbindung zwischen diesen Orten und etwaigen sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Klageverfahren besteht.

45. Der Gerichtshof stuft also diese beiden Orte als „Erfüllungsorte" im Sinne von Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Brüssel-I-Verordnung ein, die eine hinreichende Verknüpfung zum Sachverhalt eines Rechtsstreits über vertragliche Verpflichtungen wie der Zahlung von Schadensersatz aufweisen.

46. Der Gerichtshof begründet diese Einstufung mit weiteren Grundsätzen, die in der gefestigten Rechtsprechung zur besonderen Zuständigkeit niedergelegt sind, nämlich den Grundsätzen der Vorhersehbarkeit und der Risikoabschätzung.

47. Neben diesen zwei Haupterfüllungsorten hat der Gerichtshof einen weiteren Ort in Betracht gezogen, der Bedeutung für die Erfüllung eines Beförderungsvertrags haben könnte, nämlich den Ort, an dem der erste Teilflug einer aus zwei Teilstrecken bestehenden Flugreise endet. Nach der Entscheidung des Gerichtshofs in der Rechtssache flightright u. a. genügt dieser Ort jedoch nicht dem Kriterium der Nähe.

C. Anwendbarkeit auf den multimodalen Transport von Gütern

48. Nach meiner Auffassung sind die obigen Überlegungen auf Sachverhalte übertragbar, in denen es wie im vorliegenden Fall um multimodalen Gütertransport geht.

49. Der vorliegende Fall unterscheidet sich von den Flugreisefällen hinsichtlich des zu transportierenden Objekts sowie der Transportmittel. Ich möchte auf diese Unterschiede nacheinander eingehen und erläutern, weshalb nach meiner Ansicht die Entscheidungen in den Rechtssachen Rehder und flightright u. a. trotzdem anwendbar sind.

1. Vergleich Güter/Personen

50. Der Umstand, dass im vorliegenden Fall Güter transportiert wurden, ändert die Sachlage im Hinblick auf den Ausgangsort nicht maßgeblich. Dieser Ort ist weiterhin von Bedeutung für die Erfüllung des Vertrags und weist eine hinreichende Nähe auf, auch im Vergleich zu den Orten, die bei der Beförderung der Güter von Finnland in das Vereinigte Königreich per Lastkraftwagen und Schiff passiert werden.

51. Wie der Gerichtshof in der Rechtssache Rehder betont hat, sind die maßgeblichen Dienstleistungen, die in Erfüllung eines Vertrags über die Beförderung von Personen im Luftverkehr erbracht werden, „die Abfertigung und das Anbordgehen der Fluggäste sowie ihr Empfang an Bord des Flugzeugs an dem im jeweiligen Beförderungsvertrag vereinbarten Abflugsort, der Start der Maschine zur vorgesehenen Zeit, die Beförderung der Fluggäste und ihres Gepäcks vom Abflugsort zum Zielort, die Betreuung der Fluggäste während des Fluges". Hieraus folgt, dass Orte, an denen die Maschine gegebenenfalls zwischenlandet, als mögliche Gerichtsstände ausgeschlossen sind, da sie keine „hinreichende Verbindung zum Kern der sich aus dem [betreffenden] Vertrag ergebenden Dienstleistungen auf[weisen]" [31].

31 Urteil vom 9. Juli 2009 (Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, Rn. 40).

52. Da auch Güter von einer Person abgesandt werden müssen, sei es vom Versender selbst, sei es von einer von diesem beauftragten Person, kommt der Situation am Ausgangsort für den erfolgreichen Transport der Güter eine ähnlich wesentliche Bedeutung zu.

53. Daher sind die Entscheidungen zur Beförderung von Personen im Luftverkehr auf den vorliegenden Fall übertragbar. Im Fall des Gütertransports hat der Versender ein Interesse daran, dass die Güter am Zielort pünktlich ankommen, ohne verloren zu gehen oder beschädigt zu werden. Dafür muss der Versender Vorkehrungen am Ausgangsort treffen, d. h. die Güter pünktlich und am richtigen Ort übergeben sowie die Verpackung und Sicherung der Güter in geeigneter Weise besorgen, so dass während des Transports keine Beschädigungen auftreten. Auch die andere Vertragspartei, der Frachtführer, muss am Absendeort einen wichtigen Teil der vereinbarten Dienstleistung erbringen, nämlich die Güter annehmen sowie in geeigneter Weise verstauen und Vorkehrungen zu ihrem Schutz vor Schäden treffen.

54. Darüber hinaus ist – auch wenn das CMR-Übereinkommen im Ausgangsverfahren nicht anwendbar ist – anzumerken, dass, wie die schweizerische Regierung und die Kommission vorgetragen haben, auch das CMR-Übereinkommen auf das Vorliegen einer hinreichend engen Verbindung zwischen dem Gütertransport und dem Staat, dessen Gerichte international zuständig sind, abstellt. Gemäß Art. 31 Abs. 1 Buchst. b des CMR-Übereinkommens stellen sowohl der Ausgangsort als auch der Bestimmungsort unabhängig voneinander Anknüpfungspunkte[32] für die internationale Zuständigkeit dar. Eine vergleichbare Zuständigkeitsregel findet sich in Art. 21 Abs. 1 Buchst. c des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See[33].

55. Die Rom-I-Verordnung, auf die sich ALS beruft, ist für die Vorlagefrage nicht unmittelbar maßgeblich, weil sie die Rechtswahl betrifft. Doch knüpfen die Regelungen des Internationalen Privatrechts gleichermaßen an das Kriterium der engen Verbindung an. Für die Bestimmung des auf Verträge über die Beförderung von Gütern anwendbaren Rechts verwendet Art. 5 Abs. 1 der Rom-I-Verordnung eine Kombination aus dem gewöhnlichen Aufenthalt des Beförderers, dem „Übernahmeort“, dem „Ablieferungsort“ und dem gewöhnlichen Aufenthalt des Absenders. Dies kann als Bestätigung dafür angesehen werden, dass alle diese Orte für die Feststellung maßgeblich sind, ob bei Gütertransporten eine enge Verbindung besteht, wobei einer dieser Orte der Absendeort („Übernahmeort“) ist.

2. Vergleich multimodaler Transport auf dem Land- bzw. Seeweg/Luftverkehr

56. Die Entscheidung des Gerichtshofs in der Rechtssache flightright u. a. befasst sich mit einem Aspekt, der ein typisches Element von multimodalen Transporten ist, nämlich der Unterteilung des Transports in Teilstrecken.

57. Solche Teilstrecken gab es in der Rechtssache flightright u. a., in der der Gerichtshof feststellte, dass die Art dieser Reise nichts an der entscheidenden Bedeutung des Abflugs- und des Ankunftsortes ändert, auch wenn sich das Luftfahrtunternehmen in der Rechtssache flightright u. a. – wie im vorliegenden Fall der Frachtführer – Subunternehmer bediente.

32 Art. 31 Abs. 1 des CMR-Übereinkommens lautet: „Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung kann der Kläger … die Gerichte eines Staates anrufen, auf dessen Gebiet … b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt …“

33 Unterzeichnet in Hamburg am 31. März 1978, *United Nations Treaty Series* 1992, Nr. 29215, S. 3. Dieses Übereinkommen ist besser bekannt unter der Bezeichnung „Hamburg-Regeln“. Es sieht in Art. 21 Abs. 1 vor: „Im Fall von Gerichtsverfahren, welche die Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen betreffen, kann der Kläger nach seiner Wahl Klage bei einem Gericht erheben, das nach dem Recht des Staates, in dem es sich befindet, zuständig ist und in dessen örtlichem Zuständigkeitsbereich einer der folgenden Orte liegt: … c) der Ladehafen oder der Löschhafen …“

58. Sowohl beim multimodalen Transport als auch bei aus Teilstrecken bestehenden Flugreisen sind die zwei Orte, an denen die Dienstleistungen hauptsächlich erbracht werden, miteinander verbunden, nämlich bei der Beförderung im Luftverkehr durch die Bordkarte und beim multimodalen Transport durch den Vertrag zwischen dem Versender und dem Frachtführer. Der Vertragszweck, also die Verbringung einer Sache von einem bestimmten Ort an einen bestimmten anderen Ort, d. h. der Transport von A nach B, verbindet diese beiden Orte zu Endpunkten einer einzigen Strecke, auch wenn sie durch Entfernung und Zeit getrennt sind. Die Überwindung dieser Distanz ist gerade Sinn und Zweck des Vertrags. Beide Orte – Ausgangsort und Zielort – sind für den Beförderungsvertrag grundlegend und bilden nur zusammen seine wesentlichen vertragstypischen Bestandteile.

59. Im vorliegenden Fall, in dem die Transportmittel im Lauf des Transports insbesondere in Häfen gewechselt werden, ist die Unterteilung in Teilstrecken ebenfalls ein wesentliches Merkmal dieser Beförderung. Nach meiner Auffassung ändert jedoch auch der Umstand, dass es notwendig war, schwere und sperrige Güter wie den fraglichen Kegelbrecher zu entladen und auf dem Landweg mit eigener Maschinenkraft zu befördern – mit den damit einhergehenden Gefahren des Verlusts und der Beschädigung (einschließlich der Diebstahlsgefahr) – die Sachlage nicht in dem Maße, dass den Orten der Umladung oder Wiederverladung dieselbe Bedeutung zukäme wie dem Ort der Versendung. Den letztgenannten Ort zusammen mit dem Zielort als einen von zwei „Erfüllungsorten“ anzuerkennen, erhöht daher die Zahl der wählbaren Gerichtsstände nicht derart, dass hierdurch einem Missbrauch in Gestalt von Forum Shopping Vorschub geleistet würde.

60. Hinzu kommt, dass es allgemein üblich ist, dass die Um- und Wiederverladeorte keine Erwähnung in Verträgen der im Ausgangsverfahren vorliegenden Art finden [34]. Das Kriterium der Vorhersehbarkeit, das der Gerichtshof in den Rechtssachen Rehder und flightright u. a. betont hat, und das Erfordernis der Eindämmung von Forum Shopping führen dazu, dass die Umladeorte von dem Begriff des „Erfüllungsortes“ im Sinne von Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung ausgeschlossen sind. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist der Erfüllungsort nach Möglichkeit aus den Bestimmungen des Vertrags selbst abzuleiten [35].

61. Die herausragende Stellung des Vertrags bei der Bestimmung des Gerichtsstands bedeutet auch, dass dem Umstand, dass der Kegelbrecher im Vereinigten Königreich und nicht in Finnland abhandenkam, geringeres Gewicht zuzumessen ist. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses konnten die Parteien nicht vorhersehen, wo ein Problem bei seiner Erfüllung auftreten würde. Daher wird die Beweisnähe, auch wenn sie ebenfalls ein Ziel von Art. 5 Nr. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung ist, von der Vorhersehbarkeit verdrängt, die einen der Grundpfeiler [36] der gemeinsamen Regeln über die gerichtliche Zuständigkeit bildet.

3. Zwischenergebnis

62. Ich bin daher der Auffassung, dass die Unterschiede zwischen den hier verglichenen Sachverhalten – Personenbeförderung im Luftverkehr auf der einen und multimodaler Transport von Gütern auf der anderen Seite – nicht derart erheblich sind, dass im Ausgangsverfahren ein anderer Ansatz als in den Rechtssachen Rehder und flightright u. a. gerechtfertigt wäre. Darin hat der Gerichtshof entschieden, dass die Gerichte an den „Orte[n], an denen die Dienstleistungen …

34 Nach der Stellungnahme der schweizerischen Regierung ist dies übliche Praxis. Das vorlegende Gericht hat die inhaltlichen Einzelheiten des Beförderungsvertrags nicht angegeben und den Vertrag dem Gerichtshof nicht vorgelegt. ALS trägt vor, dass ihre Hauptverpflichtung sei, die logistischen Maßnahmen für den Transport des Kegelbrechers von Pori nach Sheffield zu arrangieren. ALS gab in ihrer Stellungnahme weiterhin an, dass zwischen 2004 und 2011 Metso und ALS 418 Beförderungsverträge über Maschinen von Metso abgeschlossen hätten.

35 Vgl. Urteil vom 11. März 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, Rn. 38).

36 Vgl. Schlussanträge des Generalanwalts Bobek vom 19. Oktober 2017 in den verbundenen Rechtssachen flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2017:787, Nr. 81).

hauptsächlich erbracht werden“ [37], zuständig sind, weil diese eine hinreichend enge Verbindung zum Sachverhalt des Rechtsstreits aufweisen [38]. Für Sachverhalte, in denen es um die Beförderung von Gütern auf der Straße oder auf See geht, wird diese enge Verbindung durch andere rechtliche Regelungen wie das CMR-Übereinkommen oder die Hamburg-Regeln bestätigt.

63. Der Ausgangsort und der Zielort sind somit beide „hauptsächliche Erfüllungsorte“ im Sinne von Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Brüssel-I-Verordnung, die Verladeorte hingegen in der Regel nicht.

V. Ergebnis

64. Aufgrund der vorstehenden Überlegungen schlage ich vor, die Vorlagefrage des Korkein oikeus (Oberster Gerichtshof, Finnland) wie folgt zu beantworten:

Zu den Orten der Erbringung einer Dienstleistung nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b zweiter Gedankenstrich der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen gehört, wenn es um einen Vertrag geht, der die Güterbeförderung zwischen Mitgliedstaaten betrifft, und der Transport aus mehreren Teilen besteht, in denen unterschiedliche Transportmittel verwendet werden, auch der Ausgangsort des Transports.

37 Hervorhebung nur hier.

38 Urteil vom 7. März 2018, flightright u. a. (C-274/16, C-447/16 und C-448/16, EU:C:2018:160, Rn. 73).