

Haager Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht

Prof. Dr. Christian Huber
RWTH Aachen

A. Vorbemerkung

- I. Diese Tagung hat besonderen Ruf**
- II. Immer schon mein Wunsch, daran teilnehmen zu dürfen**

**III. Dann am 26. April 2013
telefonische Anfrage von
Dr. Metzler, ob ich als Referent
zur Verfügung stehe**

- IV. Mit großer Begeisterung – ob der hohen Ehre – ohne jedes Zögern zugesagt**
- V. Dr. Metzler hat mich auch trotz einer schweren Erkrankung im Frühjahr weiter als Referent behalten**

1. Dafür großer Dank
2. Das nicht selbstverständlich
3. So ähnlich, wie wenn ein Fußballtrainer einen längere Zeit verletzten Spieler einsetzt

VI. Hier mein erster Vortrag nach längerer Rekonvaleszenz

1. Für dieses Antreten fleißig trainiert – umfassend vorbereitet
2. Besonderes Bemühen, den Vorgaben des Trainers zu entsprechen

VII. Eine der Vorgaben: Möglichst keine Bilder beim Vortrag

1. Ich bin ein barocker Österreicher –
Hang zur Darstellung mit allen Sinnen

2. Aber Inneres der Schweizer Kirchen nach dem Bildersturm anders als Putten und Fresken in österreichischen Barockkirchen

3. Nach dem Ort des Geschehens
Bemühen um Überzeugungskraft
allein aufgrund der Worte

VIII. Eine zweite Vorgabe: Langsam sprechen

1. Hinweis auf Erfordernis, dass Übersetzung ins Französische erfolgen muss

2. Darüber hinaus Vortrag auf dem Territorium des Kantons Bern – als ob das bedeutsam ist

3. In Österreich Tradition, langsam zu sprechen
 - a) Ankündigung eines früheren Bundeskanzlers im Fernsehen so
 - b) Es spricht der Bundeskanzler der Republik Österreich Dr. Bruno Kreisky
 - c) Zwischen seinen Worten senden wir Walzermusik

4. Eine solche bei meinem Vortrag hier aber nicht vorgesehen

B. Zielsetzung des Vortrags

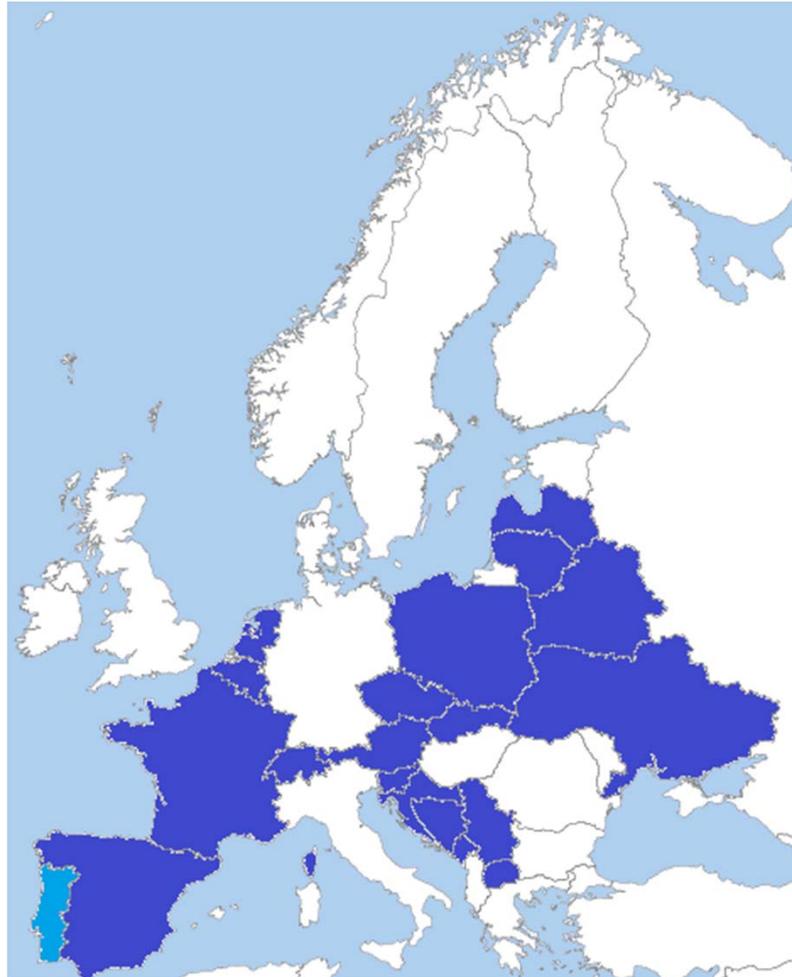
- I. Worum geht es inhaltlich beim Haager Straßenverkehrsabkommen

1. In 1 Stunde keine umfassende Darstellung möglich
2. Beschränkung auf einige Knackpunkte

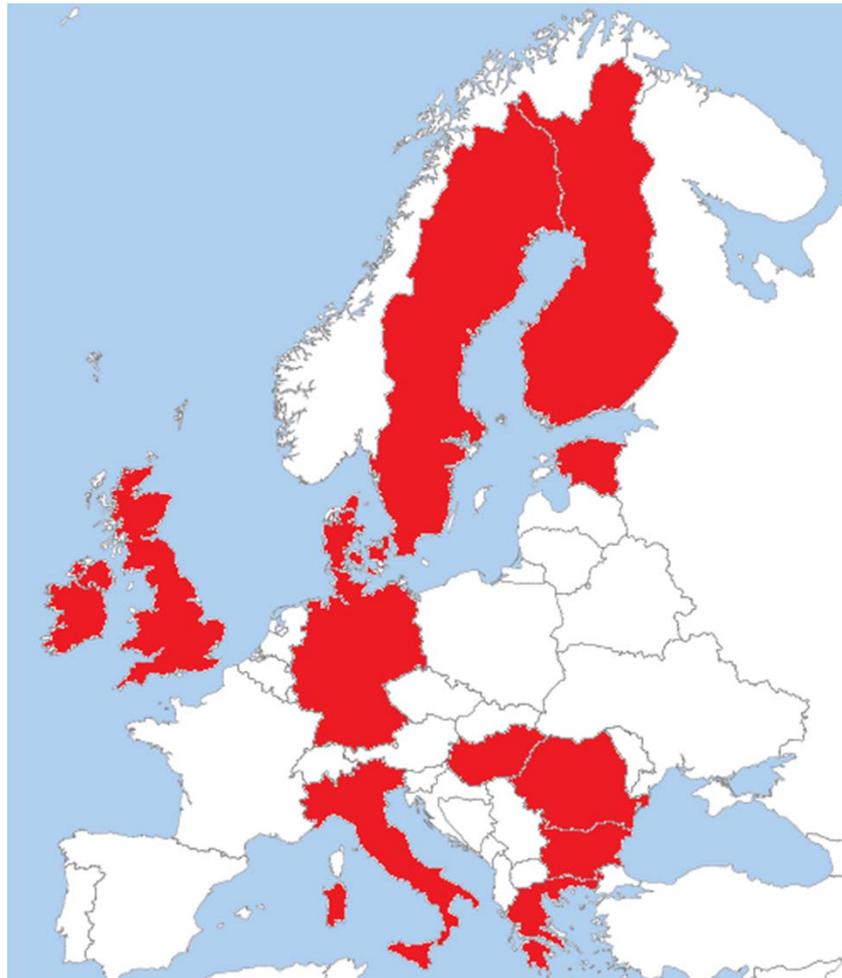
- II. Rechtspolitische Bewertung des Haager Straßenverkehrsabkommens
 - 1. Unter anderem von Deutschland und Italien nicht unterzeichnet, weil inhaltlich nicht überzeugend

2. Nunmehr gespaltene Anknüpfung in Europa

a) **Unterzeichnerstaaten des Haager
Straßenverkehrsabkommens**



b) **Übrige Staaten der EU-28:
Rom-II-Abkommen**



3. Was wollte man mit Rom-II-Verordnung vermeiden
 - a) Forum Shopping

- (i) Je nach Einbringung der Klage
- (ii) unterschiedliches Kollisionsrecht
- (iii) und damit auch unterschiedliches materielles Recht

- b) Das aber nur verwirklicht bei einheitlicher Anknüpfung im Kollisionsrecht

- c) Wegen des Nebeneinanders von Haager Straßenverkehrsabkommen und Rom-II-Verordnung das gerade nicht gegeben

4. Zu prüfen: Inwieweit Rom-II-Verordnung vorzugswürdig gegenüber Haager Straßenverkehrsübereinkommen oder umgekehrt

III. Nun zu den Inhalten

C. Anliegen der Beteiligten und Determinanten der Anknüpfung

I. Berechenbarkeit des Ergebnisses

1. Voraussehbarkeit Beitrag zur Rechtssicherheit
2. Antipode: Einzelfallgerechtigkeit – Proper Law of the Tort

II. Für den ersatzpflichtigen (Kfz-)Haftpflichtversicherer

1. Kalkulierbarkeit der Kosten –
Anknüpfung an den Ort der
Registrierung des Fahrzeugs,
in dieser Rechtsordnung meist auch
Abschluss der Haftpflicht-
versicherung

2. Möglichst alle Ansprüche eines Unfalls nach einer Rechtsordnung zu beurteilen – das nur partiell zu erreichen

III. Insbesondere für den Geschädigten

1. Rechtsordnung, zu der engste
Beziehung

2. Häufig nicht nur deliktischer Anspruch, sondern auch vertraglicher oder jedenfalls einer aus einer Sonderbeziehung

D. Entstehung des Haager Straßenverkehrsabkommens – Unterschiede in Reichweite und Rechtszug gegenüber Rom-II-Verordnung

I. Ausgangspunkt bei Erarbeitung des Haager Straßenverkehrs- abkommens

1. Einigkeit der Ablehnung der strikten Anknüpfung an den Unfallort –
lex loci commissi
2. Weniger Konsens: Welche Anknüpfungsmomente sollen an dessen Stelle treten

II. Ursprüngliche Zielsetzung

1. Kodifizierung des gesamten außervertraglichen Schuldrechts – das als zu ambitioniert aufgegeben

2. Übrig geblieben:
Straßenverkehrsunfälle, weil
insoweit besonders dringlicher
Regelungsbedarf

3. Wegen des eingeschränkten Anwendungsbereichs Definitionen und Begriffe besonders bedeutsam

4. In der Schweiz betont, dass bloß
Regelung des Kollisionsrechts, nicht
der Zuständigkeit und nicht der
Vollstreckung

- a) Das eigentlich auf der Hand liegend
- b) In der Schweiz deshalb betont, weil in Vorgängernorm des § 85 SVG:
Gerichtsstandsvorschrift und
Kollisionsnorm

- c) Geltung des Haager Straßenverkehrsabkommens aus dem Jahr 1971 in der Schweiz erst seit dem Jahr 1987: Art 134 IPRG

III. Wann Haager Straßenverkehrsabkommen heranzuziehen

1. Sachverhalt mit Auslandsbezug
 - a) Ob Auslandsbezug gegeben, von der Warte des angerufenen Gerichts zu betrachten

- b) Denkbar, dass Rechtsstreit zwischen zwei Österreichern und einem in Österreich zugelassenen Fahrzeug bei Zuständigkeit eines schweizerischen Gerichts

2. Voraussetzung: Zuständigkeit eines Gerichts, das Haager Straßenverkehrsabkommen anzuwenden hat

- a) Zu bejahen in der Schweiz,
Österreich und Frankreich
- b) Zu verneinen in Deutschland und
Italien

IV. Rom-II-Verordnung

1. Kodifizierung des gesamten außervertraglichen Schuldrechts

- a) Straßenverkehrsunfälle nur ein Teilbereich
- b) Abgrenzungen der Begriffe weniger bedeutsam

2. Instanz für einheitliche Auslegung der Rom-II-Verordnung EuGH – das gewiss ein Vorzug

- a) So etwas fehlt für Haager Straßenverkehrsabkommen
- b) Jedes nationale Höchstgericht legt es aus, wie es ihm gefällt
- c) Referierung österreichischer Judikatur für die Schweiz daher nicht mehr, aber immerhin eine Quelle der Inspiration

E. Die Kerninhalte des Haager Straßenverkehrsabkommens

I. Was ist erfasst – Art 1 Haager Straßenverkehrsabkommen

1. Inhalt des Anspruchs
 - a) Außervertragliche zivilrechtliche Haftung bei Unfällen von Fahrzeugen auf öffentlichem Gelände
 - b) Definition: Fahrzeug

2. Räumlicher Geltungsbereich:
Öffentliches Gelände
3. Art der Haftung: Verschuldens- und
Gefährdungshaftung

4. Unabhängig von der Art des Verfahrens – also auch bei einem Adhäsionsverfahren im Strafverfahren

II. Regel und Ausnahme

1. Regel: Rechtsordnung des Unfallorts – *lex loci comissi* (Art 3 Haager Straßenverkehrsabkommen)

2. Anknüpfungspunkte für Ausnahmen
 - a) Primär: Recht des Zulassungsortes des Fahrzeugs
 - b) Subsidiär: Gewöhnlicher Aufenthalt der Beteiligten

3. Abstufung der Ausnahmen
 - a) Zentrale Unterscheidung: Unfall mit einem oder zwei Fahrzeugen
 - b) Unfall mit einem Fahrzeug: Art 4 lit a Haager Straßenverkehrsabkommen

- (i) Nahebeziehung zum Fahrzeug
- (ii) 3 Gruppen: Anknüpfung an Rechtsordnung der Zulassung des Fahrzeugs

→ Eigentümer, Fahrer, Halter –
ohne Wenn und Aber Anknüpfung
an die Rechtsordnung der
Zulassung des Fahrzeugs

- Geschädigter Insasse – dann nicht an Rechtsordnung der Zulassung des Fahrzeugs, wenn dieser gewöhnlichen Aufenthalt am Unfallort

- Geschädigter außerhalb des Fahrzeugs – Rechtsordnung des Unfallorts, anders nur, wenn gewöhnlicher Aufenthalt im Zulassungsstaat

- c) Unfall mit zwei oder mehreren Fahrzeugen
 - (i) Regel: Rechtsordnung des Unfallortes

- (ii) Ausnahme: Rechtsordnung des Zulassungsstaates
- Wenn alle Fahrzeuge im gleichen Staat zugelassen – Art 4 lit b Haager Straßenverkehrsabkommen

- Beteiligung einer Person außerhalb des Fahrzeugs, wenn diese Person gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat – Art 4 lit c Haager Straßenverkehrsübereinkommen

F. Inwiefern unterscheidet sich Anknüpfung nach Rom-II- Verordnung vom Haager Straßenverkehrsabkommen

- I. Gleicher Ausgangspunkt in Art 4 Abs 1 Rom-II-Verordnung:
Unfallort**
- II. Unterschiede bei Ausnahmen**

1. Primär maßgeblich gemeinsamer Aufenthaltsort der Beteiligten – Art 4 Abs 2 Rom-II-Verordnung

2. Sekundär: Elastisch formulierte engere Beziehung unter konkreter Bezugnahme auf bestehendes Rechtsverhältnis, das mit betreffender unerlaubter Handlung in enger Verbindung steht –
Art 4 Abs 3 Rom-II-Verordnung

III. Ins Auge springende Unterschiede zum Haager Straßenverkehrsabkommen

1. Rechtsordnung der Zulassung des Fahrzeugs von untergeordneter Bedeutung – wichtiger:
gemeinsamer Aufenthaltsort der Beteiligten
2. Herstellung eines Kontexts zu einer Sonderbeziehung

3. Ob an Unfall ein oder zwei Fahrzeuge beteiligt, für kollisionsrechtliche Anknüpfung ohne besondere Bedeutung
4. Was engstes Anknüpfungskriterium, darüber unterschiedliche Auffassungen denkbar

G. Eine erste Würdigung der Ausnahmen

I. Vorzüge der Anknüpfung an Rechtsordnung des Zulassungsstaates

1. Leicht ermittelbar
2. Der Prämienkalkulation der Haftpflichtversicherer förderlich

- a) Wo Fahrzeug zugelassen, meist auch haftplichtversichert
- b) Für Haftplichtversicherer
Auslandsunfall wie ein Inlandsunfall

3. Anknüpfung jedenfalls für den Geschädigten nicht immer gut nachvollziehbar
 - a) Wo überzeugt das gar nicht:
Fahrt mit Mietauto im Ausland

b) Konkretes Beispiel

- (i) Zunächst: Beurteilung nach dem Haager Straßenverkehrsabkommen

- A mietet im Urlaub ein Kfz in Avignon und nimmt Insassen B mit
- A und B haben gewöhnlichen Aufenthalt in der Schweiz
- Unfall in Frankreich

- Dabei Unfall wegen Fahrfehlers des Lenkers A, wobei Insasse B verletzt wird
- Nach Art 4 lit a Variante 2 Haager Straßenverkehrsabkommen französisches Recht anzuwenden

(ii) **Beurteilung nach der
Rom-II-Verordnung**

- Auf Rechtsordnung des Zulassungsstaates des Fahrzeugs kommt es nicht an
- Nach Art 4 Abs 2 Rom-II-Verordnung maßgeblich Rechtsordnung des gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthaltsorts

→ Das hat meines Erachtens größere
Überzeugungskraft

II. Unterscheidung, ob ein oder zwei Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt

1. Darstellung anhand eines konkreten Beispiels

- a) Österreicher fährt mit seiner österreichischen Verlobten mit seinem Motorrad nach Ungarn an den Plattensee
- b) Aufgrund eines Fahrfehlers des Fahrers in Ungarn wird Verlobte auf dem Sozius erheblich verletzt

- c) Schadenersatzanspruch der österreichischen Verlobten gegen österreichische Kfz- Haftpflichtversicherung des österreichischen Halters oder Lenkers nach österreichischem Recht

2. Warum soll es für die kollisionsrechtliche Anknüpfung des Anspruchs der Beifahrerin gegen den Lenker oder Halter einen Unterschied machen, ob

- a) lediglich diese beiden Personen betroffen sind – dann österreichisches Recht gemäß Art 4 lit a Variante 2 Haager Straßenverkehrsabkommen

- b) ein weiteres Fahrzeug oder eine weitere Person involviert war, sofern die Zulassung des weiteren Fahrzeugs oder der gewöhnliche Aufenthalt dieser weiteren Person nicht in Österreich lag – dann ungarisches Recht als Recht des Unfallortes

3. Nach Art 4 Abs 2
Rom-II-Verordnung jedenfalls
österreichisches Recht

- a) Aus der Sicht der verletzten Verlobten überzeugt das mehr als die Verweisung auf das ungarische Recht wegen der Verwicklung eines weiteren Fahrzeugs oder einer weiteren Person

b) Kehrseite der Medaille

- (i) Folge des Haager
Straßenverkehrsabkommens:
Schadenersatzanspruch der
verletzten Beifahrerin am Motorrad
gegen

- Lenker und Halter des Motorrads
bzw dessen
Kfz- Haftpflichtversicherung
- in den Unfall verwickelten
Drittschädiger
- nach der gleichen Rechtsordnung
zu beurteilen, nämlich der des
Unfallortes

- Für den ersatzpflichtigen Haftpflichtversicherer ist das praktisch – reduziert die Komplexität der Schadensregulierung

(ii) Rechtslage nach dem
Rom-II-Abkommen

- Ersatzanspruch der Verlobten gegen den Lenker oder Halter nach österreichischem Recht
- Ersatzanspruch gegen den Drittschädiger nach ungarischem Recht, sofern dieser nicht zufällig gewöhnlichen Aufenthaltsort in Österreich

→ Auswirkungen

- * Für den Geschädigten vorteilhaft, weil Ansprüche unterschiedlich weit reichen (können)
- * Für den Ersatzpflichtigen lästig, weil Befassung mit Begehren bzw Regressansprüchen nach unterschiedlichen Rechtsordnungen

H. Zentrale Streitpunkte in höchstrichterlichen Entscheidungen in Österreich

I. Weitaus überwiegende Anzahl der Fälle wie folgt gestrickt

1. Wo hat sich das meist abgespielt
 - a) Unfall im osteuropäischen Ausland:
Ungarn, (Ex)-Jugoslawien,
Rumänien, Tschechische Republik
 - b) Ausnahmsweise in Deutschland –
Fälle in Italien, Frankreich, Spanien
oder Griechenland so gut wie nie

2. Sehr häufig Anspruch des Insassen gegen österreichische Kfz- Haftpflichtversicherung des Halters oder Lenkers des Fahrzeugs, in dem Insasse mitgefahren ist

3. Zentraler Streitpunkt, ob bloß ein Fahrzeug beteiligt oder noch ein weiteres in Unfall verwickelt – Konkurrenz von Art 4 lit a oder b Haager Straßenverkehrsabkommen

4. Wenn Verwicklung eines weiteren Fahrzeugs bejaht, dann für österreichischen Kfz-Haftpflichtversicherer wie ein Geschenk des Himmels

- a) Dann nämlich Verweis auf
Rechtsordnung des Unfallortes

- b) Das meist für den Ersatzpflichtigen extrem vorteilhaft, weil Rechtslage nach Rechtsordnung des osteuropäischen Unfallortes zu beurteilen

- (i) Nach diesen Rechtsordnungen zumeist schon keine Gefährdungshaftung – dann mitunter Anspruch dem Grunde nach versagt

- (ii) Aber selbst wenn Anspruch dem Grunde nach zu bejahen, Ausmaß der Ersatzleistung sehr viel geringer

5. Über welche Schadensposten wird am häufigsten gestritten

- a) Schadensposten, denen keine sachlich kongruenten Sozialversicherungsleistungen gegenüberstehen

- b) Zu unterscheiden, ob Schadensposten konkret berechnet oder nach typisierenden Kategorien bemessen werden

(i) Konkrete Berechnung von Schadensposten

→ Erwerbsschaden, insbesondere bei
Arbeitnehmern bzw besoldeten
Managern

- * Ob Martin Winterkorn oder Josef Ackermann in Österreich oder Litauen als Fußgänger durch einen Kfz-Lenker schuldhaft verletzt wird, für Ausmaß des Erwerbsschadens kaum bedeutsam

- * Erwerbsschaden wird da wie dort auf Franken und Rappen zu ersetzen sein

→ Auch Heilungskosten werden in vollem Umfang zu ersetzen sein, sofern konkrete Ausgaben getätigt werden

- (ii) Typisierende Kategorien bei folgenden Schadensposten
 - Schmerzensgeld – in der Schweiz Genugtuung genannt
 - Haushaltsführerschaden und Pflegedienstleistungen – immer, wenn Angehörigenleistungen im Spiel sind

- c) Somit zentraler Streitpunkt
Schmerzensgeld und
Haushaltsführerschaden

- d) Zusätzlich
Verunstaltungsschädigung –
eine dem österreichischen Recht
eigentümliche Schadenskategorie

- (i) Wenn jemand weniger gut aussieht,
dann Verehelichungschance
geringer
- (ii) Historischer Gesetzgeber von 1811
hat bloß an Frau gedacht

- (iii) Heute erkannt, dass auch für Mann nicht schädlich, wenn er gut aussieht – Chance dann höher, eine Ehepartnerin oder bei entsprechender Veranlagung einen gleichgeschlechtlichen Partner zu finden

- (iv) Darüber hinaus schwer nachweisbarer Vermögensnachteil im Beruf, wenn Aussehen beeinträchtigt

- (v) Bei Einstellung eines Arbeitnehmers zu bedenken, dass man diesen längere Zeit ansehen muss
- (vi) Es geht um Ersatzbeträge bis zu ca 20.000.- € – einmalig und endgültig

II. Das häufigste Problem: Verwicklung eines weiteren Fahrzeugs

1. Ganze Kaskade von OGH- Entscheidungen

2. Zentrale Frage zumeist

- a) Gehört eine nachfolgende Schädigung noch zum Unfallgeschehen
- b) Ist Verwicklung in den Unfall zu bejahen

- c) Diese Fragestellung vergleichbar mit der normativen Abgrenzung bei der Zurechnung des Erstschädigers für Folgeschäden

3. Nach meiner Wahrnehmung
OGH-Judikatur durchaus
uneinheitlich

4. Neueste Entscheidung
OGH 20.11.2012, 2 Ob 32/12p,
ZVR 2013/94 (*Rudolf*)

- a) Frontalkollision zweier österreichischer Fahrzeuge mit österreichischen Insassen in Slowenien
- b) Folge: schwere Verletzungen der Insassen und Tod eines Lenkers

- c) Nachfahrendes slowenisches Fahrzeug in Graben gelenkt, um Kollision zu vermeiden

- (i) Bei diesem bloß Schrammen an Stoßstange oder Tür oder Kotflügel
- (ii) Auch kein Schadenersatzanspruch erhoben

- d) Wegen dieser Kratzer
Schadenersatzansprüche der
Österreicher untereinander
– vom OGH – nach slowenischem
Recht beurteilt

5. Stellungnahme

- a) Folge: Wegen des Kratzers an der Stoßstange erhalten österreichische Schadenersatzgläubiger bloß einen Bruchteil des nach österreichischem Recht gebührenden Ersatzes

- b) Das überzeugt ganz und gar nicht
- c) Hier normative Korrektur geboten –
Drittgeschädigter kann für Schäden
der Österreicher nicht einmal in
abstracto kausal gewesen sein

III. Ein weiteres häufiges Problem: Konkurrenz zwischen vertraglichem und deliktischen Schadenersatzanspruch

1. Sachverhalt von OGH 20.6.1984,
8 Ob 21/84, ZVR 1985/43

- a) Verlobte fährt am Sozius des Motorrads ihres Verlobten mit – Unfall in Italien

- b) Jähes Abbremsen des Motorradfahrers nach Bremsen des LKWs, der vor ihm fuhr – Lenker des italienischen Fahrzeugs unbekannt geblieben

- c) Verlobte erheblich verletzt
- d) Gegen Fahrer (Verlobten)
Strafverfahren – aber Freispruch

2. Schmerzensgeldbegehren

- a) Gestützt auf österreichisches Recht
- b) Hinweis, dass Verlobte $\frac{1}{4}$ der Kosten der Reise getragen hat – auch Beitrag zu Benzin- und Mautkosten

- c) Anspruch auf § 1 EKHG gestützt –
Gefährdungshaftung bei Betrieb
eines Kfz, Entsprechung in der
Schweiz Art 58 Abs 1 SVG

3. OGH: Stattgebung mit folgender Begründung

- a) Keine EKHG-Haftung, weil nach Art 4 lit b Haager Straßenverkehrsabkommen italienisches Recht anzuwenden
- b) Jedenfalls damals nach italienischem Recht keine Gefährdungshaftung

- c) Aber Beförderungsvertrag bejaht:
Verlobte hat zur Reise Beitrag
geleistet, daher entgeltlicher
Beförderungsvertrag
- d) Für Beförderungsvertrag
österreichisches Recht maßgeblich

- e) Verletzung einer Nebenpflicht aus Beförderungsvertrag
- f) Bei Beförderungsvertrag keine Gefährdungshaftung (EKHG), aber immerhin Verschuldenshaftung mit Umkehr der Beweislast

- g) Kfz-Haftpflichtversicherung auch für Nebenpflichtverletzung aus Beförderungsvertrag einstandspflichtig – Deckungspflicht erstreckt sich auch darauf

4. Bewertung der Entscheidung

- a) Berufung auf Vertragsrecht Ausweg aus der misslichen Situation der Rechtslage nach dem Haager Straßenverkehrsabkommen

- b) Haager Straßenverkehrsabkommen regelt ausschließlich deliktische Ansprüche (Verschuldens- und Gefährdungshaftung), aber keine vertraglichen Ansprüche

- c) Umstritten, nach welcher Rechtsordnung zu beurteilen, ob Konkurrenz zwischen vertraglichen und deliktischen Schadenersatzansprüchen

- (i) Vertreten: lex fori, also
Rechtsordnung des angerufenen
Gerichts
- (ii) In der Schweiz: Nebeneinander von
vertraglichen und deliktischen
Ansprüchen

- d) Wenn zwar kein Verschulden, aber auch kein unabwendbares Ereignis, dann unterschiedliches Ergebnis, ob Anknüpfung an Vertrag oder Delikt
- e) Ausnahmsweise nach Deliktsrecht strengere Haftung als nach Vertragsrecht

f) Hinweis auf entgeltlichen
Beförderungsvertrag

- (i) Abstellen auf entgeltlichem Beförderungsvertrag womöglich zusammenhängend mit § 3 Z 1 EKHG: Gefährdungshaftung nur gegenüber dem Fahrgast, der ein Entgelt entrichtet hat – das hat aber mit kollisionsrechtlicher Anknüpfung nichts zu tun

- (ii) Ähnlicher Gedanke in der schweizerischen Rechtsordnung, nämlich früherer Art 85 SVG: schweizerisches Recht bei Unfall im Ausland, sofern Beförderung gegen Entgelt

- (iii) Auch bei unentgeltlichem Beförderungsvertrag Nebenpflicht, Fahrgast ohne Beeinträchtigung von dessen körperlicher Integrität ans Ziel zu bringen

- g) Nach meinem Dafürhalten bei jedem Fahrgast, wenn nicht Kidnapping, Sonderverbindung, an die angeknüpft werden kann

- h) Nach Art 4 Abs 2 Rom-II-Verordnung: Akzessorische Anknüpfung des deliktischen Schadenersatzanspruchs an eine vertragliche Beziehung

- (i) Vorzug für Unfallopfer
- (ii) Dann auch Anspruch aus der Gefährdungshaftung

IV. Es gäbe durchaus noch eine Fülle von erörterungswürdigen Punkten

1. Haftungsprivilegierung von Arbeitnehmern –
OGH 10.5.1983, 4 Ob 35/83,
ÖJZ 1983/155 mit
Besprechungsaufsatz *Schlemmer*,
IPrax 1984, 339

2. Der unzulässige negative Zwischenfeststellungsantrag und die zulässige Feststellungsklage – OGH 28.2.1989, 2 Ob 127/88, ZfRV 1989, 300 (*Hoyer*)

3. Der ordre public als Vehikel, der heimische Rechtsordnung trotz gegenteiligem kollisionsrechtlichem Ergebnis zum Durchbruch zu verhelfen

4. Die Zulässigkeit der Rechtswahl –
Art 14 Abs 1 Rom-II-Verordnung
5. Das von Jean Albert verfasste
Papier der Kommission vom
September 2013

6. Die Entscheidung des EuGH vom
10.10.2013 zur bejahten
Zustellbevollmächtigung des
Schadensregulierungsbeauftragten

I. Kurzes Resümee

- I. Anknüpfung nach dem Haager Straßenverkehrsabkommen nicht immer überzeugend, aber höhere Vorausberechenbarkeit als nach dem Rom-II-Abkommen**

1. Was die jeweils engste Anknüpfung nach Art 4 Abs 3 Rom-II-Verordnung ist

2. Darüber streiten die Gelehrten –
und letztendlich wohl auch viele
Parteien vor Gericht

3. Begründung für Ratifizierung des Haager Straßenverkehrsabkommens in der Schweiz im Jahr 1983

- a) Insgesamt ausgewogen und aus schweizerischer Sicht annehmbar
- b) obwohl es in Einzelfragen gewisse Wünsche offen lässt

4. Das pragmatischer Standpunkt – getragen von nobler Zurückhaltung

II. Wo die Anknüpfung nach dem Haager Straßenverkehrsabkommen so gar nicht überzeugt, dort bei Insassen häufig Ausweg durch Bezugnahme auf vertraglichen oder quasivertraglichen Anspruch aus einer Sonderverbindung gegeben

III. Ich schließe an dieser Stelle mit dem Schlussrefrain des österreichischen Entertainers Heinz Conrads aus dessen Sendung: Was gibt es Neues?

1. Dieser lautet
2. Schau doch auf die Uhr,
es ist schon spät
3. Die schönste Zeit am
allerraschesten vergeht

IV. Diese war und ist für mich die Zeit mit Ihnen

**V. Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**