

Fabian Reuschle
Montrealer Übereinkommen

de Gruyter Kommentar

Fabian Reuschle

Montrealer Übereinkommen

Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

Kommentar

1. Auflage



De Gruyter Recht · Berlin

Dr. Fabian Reuschle, Richter am Amtsgericht Ludwigsburg

Hinweis für den Benutzer:

Kurz nach Erscheinen des Kommentars wird das Werk komplett im juristischen Online-Dienst Westlaw.DE recherchierbar sein. Zusätzlich erhalten Sie die Möglichkeit, eine Vielzahl der im Kommentar besprochenen in- und ausländischen Entscheidungen im Volltext einzusehen und abzurufen. Dieser Service ist für Käufer des Kommentars kostenlos. Sie können sich mit der beiliegenden Bestellkarte einfach und problemlos bei Westlaw.DE anmelden und registrieren lassen. Bitte beachten Sie die weiteren Hinweise auf S. 721. Mit Registrierung und Anmeldung akzeptieren Sie die Nutzungsbedingungen für Westlaw.DE. Die Nutzungsbedingungen sind auf den Seiten 722–724 vollständig abgedruckt.

☉ Gedruckt auf säurefreiem Papier, das die US-ANSI-Norm über Haltbarkeit erfüllt.

ISBN 3-89949-140-8

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© Copyright 2005 by De Gruyter Rechtswissenschaften Verlags-GmbH, D-10785 Berlin

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Germany

Einbandgestaltung: Christopher Schneider, Berlin

Datenkonvertierung/Satz: WERKSATZ Schmidt & Schulz GmbH, D-06773 Gräfenhainichen

Druck und Bindung: Hubert & Co., Göttingen

Vorwort

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit. Der Legende nach hatten sich Ikarus und sein Vater Daedalus Flügel aus Wachs und Vogelfedern angelegt, um aus dem Gefängnisturm auf Kreta zu entkommen. Als Ikarus der Sonne jedoch zu nahe kam, schmolz das Wachs und er stürzte ab. Sein Vater hingegen überstand den Flug und erreichte Sizilien. Überträgt man die Legende leicht abgewandelt in die Gegenwart, so wirft das Geschehen eine Reihe von Rechtsfragen auf. Angenommen, Ikarus und Daedalus hätten sich mittels eines Ballons oder eines anderen Fluggeräts von einem Luftfrachtführer befördern lassen und bei dieser Luftbeförderung wäre Ikarus getötet worden: Welches Recht wäre auf die Luftbeförderung anwendbar? Welche Ansprüche stünden den Erben des Ikarus gegen den Luftfrachtführer zu? Könnte Daedalus wegen des auf der Reise erlittenen Schocks Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer geltend machen, obgleich er die Reise ansonsten körperlich unversehrt überlebte? Welchen Versicherungspflichten unterläge der Luftfrachtführer? Unterläge auch Daedalus einer Versicherungspflicht, wenn er sich gegenüber seinem Sohn zur Beförderung verpflichtet hätte, ohne sie selbst auszuführen?

Auf alle diese Fragen liefert das Montrealer Übereinkommen von 1999 eine Antwort. Mit der Verabschiedung dieses Übereinkommens wurden die seit Jahrzehnten bestehenden Bestrebungen, das Warschauer Haftungssystem zu reformieren, erfolgreich zum Abschluss gebracht. Das Übereinkommen stellt eine moderne, richtungweisende Kodifikation einer Rechtsordnung des Daedalus und der Erben des Ikarus im internationalen Lufttransportrecht dar. Die Verfasser des Übereinkommens legten dabei besonderes Gewicht auf die Verbesserung des Verbraucherschutzes. So wurden unter anderem die Haftungstatbestände verschärft und der Haftungsumfang ausgeweitet. Wird bei einem Luftverkehrsunfall ein Reisender getötet oder körperlich verletzt, haftet das Luftfahrtunternehmen im Wege einer reinen Gefährdungshaftung bis 100 000 Sonderziehungsrechte (SZR). Darüber hinaus haftet der Luftfrachtführer für vermutetes Verschulden unbegrenzt. Daneben sieht das Übereinkommen die Möglichkeit vor, Luftfahrtunternehmen aufgrund nationaler Regelungen zu schnellen Vorauszahlungen zu verpflichten. Erstmals regelt das Übereinkommen eine Versicherungspflicht des Luftfrachtführers. Das Montrealer Übereinkommen trat am 30. November 2003 in Kraft und gilt mittlerweile in 64 Vertragsstaaten neben der Europäischen Union. Aufgrund der hohen Akzeptanz des Übereinkommens seitens der Staatengemeinschaft stellt das Übereinkommen einen historischen Meilenstein im Bereich der Harmonisierung des Luftprivatrechts dar.

Ziel der Kommentierung ist es, die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens unter Berücksichtigung ihrer Entstehungsgeschichte sowie der deutschen und ausländischen Judikatur zum Warschauer Abkommen einfach darzustellen und zu erläutern.

Die Kommentierung ist auf dem Stand vom 31. März 2005. Sie berücksichtigt darüber hinaus auch die Rechtssetzungsakte der Europäischen Union im Bereich der Luftfahrt, wie z. B. die Verordnung (EG) Nr 261/2004 über eine gemeinsame Rege-

lung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung und großer Verspätung von Flügen sowie die erst zum 1. April 2005 in Kraft getretene Verordnung (EG) über Versicherungsanforderungen von Luftfrachtunternehmen. Die beabsichtigte Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hinsichtlich der Versicherungspflicht des Luftfrachtführers beim Transport von Gütern konnte derzeit weder in der Kommentierung noch im Anhang berücksichtigt werden.

Das Werk wäre nicht ohne die Hilfe von Menschen gelungen, die mir beruflich und persönlich nahe stehen. Danken möchte ich Frau Ministerialrätin Dr. G. Beate Czerwenka, die mich während meiner vierjährigen Abordnung an das Bundesministerium der Justiz in die Disziplinen des Eisenbahn-, Luft-, See- und Straßentransportrechts einführte. Mein ganz besonderer Dank gilt meinem Vater, der mir bei der Durchsicht des Manuskripts sowie der Druckfahnen eine große Hilfe war. Ferner habe ich Herrn Matthias Jacobi von der IATA-Deutschland für die Zurverfügungstellung der IATA-Conditions, Frau Bettina Adenauer von der Deutschen Lufthansa AG und Herrn Thomas Grundhöfer von der Deutschen Lufthansa Cargo AG für die freundliche Genehmigung zum Abdruck der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Lufthansa sowie der Muster eines Beförderungsscheins und eines Luftfrachtbriefs zu danken. Herzlich zu danken habe ich auch Herrn Dr. Michael Schremmer vom de Gruyter Verlag für die vorzügliche Betreuung des Werkes.

Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Kritik sind willkommen und bieten sicherlich Anlass und Ansporn für die nächste Auflage.

Berlin/Ludwigsburg im Frühjahr 2005

Fabian Reuschle

Inhaltsübersicht

Vorwort	V
Inhaltsverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XIII
Montrealer Übereinkommen	
Präambel	1
Kapitel I Allgemeine Bestimmungen (Artt 1, 2)	34
Kapitel II Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern (Artt 3–16)	55
Kapitel III Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes (Artt 17–37)	157
Kapitel IV Gemischte Beförderung (Art 38)	375
Kapitel V Luftbeförderungen durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer (Artt 39–48)	380
Kapitel VI Sonstige Bestimmungen (Artt 49–52)	411
Kapitel VII Schlussbestimmungen (Artt 53–57)	429
Anhang I (Lufttransportrechtliche Bestimmungen; Gemeinschaftsrecht)	439
Anhang II (Versicherungsanforderungen)	546
Anhang III (Allgemeine Geschäftsbedingungen)	571
Anhang IV (Weitere Internationale Übereinkünfte)	653
Anhang V (Rechtsprechungsregister)	692
Sachregister	709

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Inhaltsübersicht	VII
Abkürzungsverzeichnis	XIII
Montrealer Übereinkommen	
Präambel	1
Kapitel I	
Allgemeine Bestimmungen	
Artikel 1 Anwendungsbereich	34
Artikel 2 Staatlich ausgeführte Beförderung und Beförderung von Postsendungen	49
Kapitel II	
Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern	
Artikel 3 Reisende und Reisegepäck	55
Artikel 4 Güter	68
Artikel 5 Inhalt des Luftfrachtbriefs und der Empfangsbestätigung über Güter	75
Artikel 6 Angaben zur Art der Güter	79
Artikel 7 Luftfrachtbrief	83
Artikel 8 Mehrere Frachtstücke	92
Artikel 9 Nichtbeachtung der Bestimmungen über Beförderungsurkunden	95
Artikel 10 Haftung für die Angaben in den Urkunden	97
Artikel 11 Beweiskraft der Urkunden	105
Artikel 12 Verfügungsrecht über die Güter	115
Artikel 13 Ablieferung der Güter	132
Artikel 14 Geltendmachung der Rechte des Absenders und des Empfängers	141
Artikel 15 Rechtsverhältnisse zwischen Absender und Empfänger oder Dritten	146
Artikel 16 Vorschriften der Zoll-, der Polizei- und anderer Behörden	150
Kapitel III	
Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes	
Artikel 17 Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck	157
Artikel 18 Beschädigung von Gütern	191
Artikel 19 Verspätung	231
Artikel 20 Haftungsbefreiung	257
Artikel 21 Schadensersatz bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden	261
Artikel 22 Haftungshöchstbeträge bei Verspätung sowie für Reisegepäck und Güter	266
Artikel 23 Umrechnung von Rechnungseinheiten	288

Inhaltsverzeichnis

Artikel 24	Überprüfung der Haftungshöchstbeträge	293	
Artikel 25	Vereinbarung über Haftungshöchstbeträge	296	
Artikel 26	Unwirksamkeit von Vertragsbestimmungen	297	
Artikel 27	Vertragsfreiheit	302	
Artikel 28	Vorauszahlungen	304	
Artikel 29	Grundsätze für Ansprüche	309	
Artikel 30	Leute des Luftfrachtführers – Mehrheit von Ansprüchen	315	
Artikel 31	Fristgerechte Schadensanzeige	324	
Artikel 32	Tod des Schadensersatzpflichtigen	337	
Artikel 33	Gerichtsstand	338	
Artikel 34	Schiedsverfahren	350	
Artikel 35	Ausschlussfrist	353	
Artikel 36	Aufeinanderfolgende Beförderung	361	
Artikel 37	Rückgriffsrecht gegenüber Dritten	372	
Kapitel IV			
Gemischte Beförderung			
Artikel 38	Gemischte Beförderung	375	
Kapitel V			
Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer			380
Artikel 39	Vertraglicher Luftfrachtführer - Ausführender Luftfrachtführer	380	
Artikel 40	Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers	390	
Artikel 41	Wechselseitige Zurechnung	394	
Artikel 42	Beanstandungen und Weisungen	397	
Artikel 43	Leute der Luftfrachtführer	399	
Artikel 44	Betrag des gesamten Schadensersatzes	401	
Artikel 45	Beklagter	402	
Artikel 46	Weiterer Gerichtsstand	405	
Artikel 47	Unwirksamkeit vertraglicher Bestimmungen	407	
Artikel 48	Innenverhältnis von vertraglichem und ausführendem Luftfrachtführer	408	
Kapitel VI			
Sonstige Bestimmungen			
Artikel 49	Zwingendes Recht	411	
Artikel 50	Versicherung	413	
Artikel 51	Beförderung unter außergewöhnlichen Umständen	425	
Artikel 52	Bestimmung des Begriffs „Tage“	427	
Kapitel VII			
Schlussbestimmungen			
Artikel 53	Unterzeichnung, Ratifikation und Inkrafttreten	429	
Artikel 54	Kündigung	432	
Artikel 55	Verhältnis zu anderen mit dem Warschauer Abkommen zusammenhängenden Übereinkünften	433	
Artikel 56	Staaten mit mehreren Rechtsordnungen	435	
Artikel 57	Vorbehalte	436	

Anhang I (Lufttransportrechtliche Bestimmungen; Gemeinschaftsrecht)

I.-1	Textsynopse MÜ, WA/HP 1955, WA 1929	439
I.-2	Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr – Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz (MontÜG)	488
I.-3	Auszug LuftVG: Zweiter Abschnitt Haftpflicht (§§ 33–57)	490
I.-4	Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftverkehrsunternehmen bei Unfällen	502
I.-5	Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftverkehrsunternehmen bei Unfällen	507
I.-6	Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates 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	514
I.-7	Auszug Weltpostvertrag: Artt 34–38	527
I.-8	Auszug Postpaketübereinkommen: Artt 26–32	531
I.-9	Gesetz über die Entschädigung für Opfer von Gewalttaten (OEG)	535

Anhang II (Versicherungsanforderungen)

II.-1	Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen	546
II.-2	Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen	556
II.-3	Auszug Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung: 5. Abschnitt Haftpflicht- und Unfallversicherung, Hinterlegung (§§ 102–106)	567

Anhang III (Allgemeine Geschäftsbedingungen)

III.-1	IATA General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage)	571
III.-2	IATA Conditions of Carriage for Cargo	589
III.-3	IATA-Resolution Nr. 507 b	604
III.-4	Allgemeine Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa für Fluggäste und Gepäck (ABB-Flugpassage)	607
III.-5	Muster Beförderungsschein	631
III.-6	Muster Luftfrachtbrief	651

Anhang IV (Weitere Internationale Übereinkünfte)

IV.-1	Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944	652
IV.-2	Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungs- beschlagnahme vom 29. Mai 1933	681
IV.-3	Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen vom 19. Februar 1959	685

Anhang V (Rechtsprechungsregister)

V.-1	Verzeichnis der zitierten Entscheidungen der Gerichte der Bundes- republik Deutschland und des früheren Reichsgerichts	692
	a) Reichsgericht	692
	b) Bundesgerichtshof	692
	c) Oberlandesgerichte	695
	d) Landgerichte	699
	e) Amtsgerichte	701
V.-2	Verzeichnis der zitierten Entscheidungen ausländischer Gerichte . .	702
	a) Belgien	702
	b) Frankreich	702
	c) Großbritannien	704
	d) Italien	704
	e) Kanada	704
	f) Österreich	704
	g) Schweiz	704
	h) USA	704
	i) andere Länder	707
	Sachregister	709

Abkürzungsverzeichnis

A

aA	anderer Ansicht
aaO	am angegebenen Ort
abgedr.	abgedruckt
Abk	Abkommen
ABl	Amtsblatt
abl.	ablehnend (e/er)
Abs	Absatz
abw.	Abweichend
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
aE	am Ende
aF	alter Fassung
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AL	Air Law (Niederlande)
ALR	Archiv für Luftrecht (Deutschland)
All E. R.	All England Law Reports
Allg.	Allgemein (e/er/es)
Allg.M	allgemeine Meinung
Alt.	Alternative
aM	anderer Meinung
amtl.	amtlich
Anh	Anhang
Anl	Anlage
Anm	Anmerkung
Art	Artikel
Artt	Artikel
ASDA	Association Suisse de Droit Aérien et Spatial = Bulletin der Schweizerischen Vereinigung für Luft- und Weltraumrecht
ASL	Air and Space Law (Niederlande)
Avi	CCH Aviation Cases (USA)
Aufl	Auflage

B

B	Belgien
BB	Der Betriebsberater
Bd	Band
begr.	begründet
Beil.	Beilage
Bek.	Bekanntmachung
belg.	belgisch
Bem.	Bemerkung(en)
Ber.	Bericht
ber.	berichtigt
bes.	besonders
Beschl	Beschluss
bestr.	bestritten
betr.	betreffend
BG	Bundesgericht (Schweiz)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch

Abkürzungsverzeichnis

BGBI	Bundesgesetzblatt
BGE	Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts, Amtliche Sammlung
BGH	Bundesgerichtshof
BGHR	Systematische Sammlung der Entscheidungen des BGH
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen; amtliche Sammlung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs
Bl.	Blatt
BR	Bundesrat
BR-Drs	Bundesrat(-sdrucksache)
BT-Drs	Bundestag(-sdrucksache)
Buchst.	Buchstabe
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts, Amtliche Sammlung
bzw.	beziehungsweise
C	
C, CC	Cour (Schweiz); Circuit Court, Civil City Court (USA)
CA	Cour d'Appel (Frankreich/Belgien, Appellationsgericht), Court of Appeals (Großbritannien/USA Appellationsgericht, Federal Court of Appeal (Argentinien)
Cass	Cour de Cassation (Frankreich/Belgien, Kassationsgericht), Corte di cassazione (Italien, Kassationsgericht)
ch.	Chapter
CIM 1999	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anlage B zur COTIF 1999)
CISG	Convention on the International Sale of Goods; Wiener Übereinkommen über Verträge über den internationalen Warenkauf
CIV 1999	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (Anlage A zur COTIF 1999)
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr
COTIF 1999	Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
CS	Cour Suprême (Gabon, Israel)
D	
DB	Der Betrieb
DC	District Court
ders	derselbe
dh	das heißt
Diss	Dissertation
DJZ	Deutsche Juristenzeitung
doc	Document
Drs	Drucksache
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
E	
E	Entwurf
€	Euro
EG	Europäische Gemeinschaft
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EG-VO	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
Erg.	Ergebnis
Erl.	Erläuterungen
ETL	European Transport Law (Belgien) = Europäisches Transportrecht (ETR)

Abkürzungsverzeichnis

EuGVÜ	Brüsseler EWG-Übereinkommen vom 27.9.1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen
EuGVVO	Verordnung (EG) Nr 44/2001 v 22.12.2000 des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen
EVO	Eisenbahn-Verkehrsordnung
F	
f	folgend (e)
ff	fortfolgende
Fn	Fußnote
FS	Festschrift
Fundst.	Fundstelle(n)
F.2d	Federal Reporter 2d Series (USA)
F.Supp	Federal Supplement (USA)
G	
gem	gemäß
ggf	gegebenenfalls
GPR	Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht
GS	Gedächtnisschrift
GVGA	Geschäftsweisung für Gerichtsvollzieher
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
H	
H	Heft
HambR	Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31.7.1978 über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg-Regeln)
hL	herrschende Lehre
H. L.	House of Lords
hM	herrschende Meinung
HP	Haager Protokoll vom 28.9.1955
Hrsg, hrsg	Herausgeber, herausgegeben
Hs	Halbsatz
I	
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation, Internationale Zivilluftfahrts-Organisation
idF	in der Fassung
idR	in der Regel
ieS	im engeren Sinne
insb	insbesondere
IPRax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
iSd	im Sinne des
iSv	im Sinne von
i. ü.	im übrigen
iVm	in Verbindung mit
IWF	Internationaler Währungsfond
iwS	im weiteren Sinne
IZPR	internationales Zivilprozessrecht
IZVR	Internationales Zivilverfahrensrecht
i. Zw.	Im Zweifel

Abkürzungsverzeichnis

J

JR Juristische Rundschau
JZ Juristenzeitung

K

Kap Kapitel
KG Kammergericht
krit. kritisch

L

LLR Lloyd's Law Reports
LuftfzRG Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen
LuftVG Luftverkehrsgesetz
LuftVO Luftverkehrsordnung
LuftVZO Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

M

maW mit anderen Worten
MDR Monatsschrift für Deutsches Recht
Misc New York Miscellaneous
MP Montrealer Zusatzprotokolle
mwN mit weiteren Nachweisen

N

nF neue Fassung; neue Folge
NJW Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungsreport Zivilrecht
No. Nummer
Nr Nummer
NYS 2d New York Supplement – Second Series
NZV Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

O

OEG Gesetz über die Entschädigung für Opfer von Gewalttaten
OGH Oberster Gerichtshof (Österreich)
OLG Oberlandesgericht

P / Q

Prot Protokoll
QBD Queen's Bench Division

R

RabelsZ Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
RanwVO Rechtsanwendungsverordnung vom 7.12.1942 (BGBl 1964 III 400-1-1)
Rb Rechtbank (Niederlande)
Rdn Randnummer (Zitierweise innerhalb der eigenen Kommentierung)
RFDA Revue de Droit Aérien
RG Reichsgericht
RGBI Reichsgesetzblatt
RGZ Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen; amtliche Sammlung der Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen
RIW Recht der Internationalen Wirtschaft

XVI

Abkürzungsverzeichnis

Rn	Randnummer
Rpfl	Der Deutsche Rechtspfleger
RRa	Reiserecht aktuell
Rspr	Rechtsprechung
S	
s	siehe
S	Seite
s. a.	siehe auch
SC	Supreme Court
SJZ	Schweizerische Juristenzeitung
s.o.	siehe oben
sog	sogenannte
str	strittig
stRspr.	ständige Rechtsprechung
Supp	Supplement
SZR	Sonderziehungsrecht(e)
T	
teilw.	teilweise
TranspR	Transportrecht
TGI	Tribunal de Grande Instance (Frankreich)
Trib	Tribunal; Tribunale
TribCom	Tribunal de commerce (Belgien/Frankreich)
TribPaix	Tribunal de Justice de Paix (Frankreich)
U	
u.a.	und andere(m)
u.ä.	und ähnliche(s)
Übk	Übereinkommen
Urt	Urteil
ULR	Uniform Law Review (Unidroit)
USAvR	United States Aviation Reporters (USA)
usw	und so weiter
u.U.	unter Umständen
V	
v	versus; vom
Var.	Variante
VersR	Versicherungsrecht
Vgl	vergleiche
W	
WA 1929	Warschauer Abkommen vom 12. 10. 1929
WA 1955	Warschauer Abkommen vom 12. 10. 1929 in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. 9. 1955
WVÜ	Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23. 5. 1969
X–Z	
ZAG	Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. 9. 1961
zB	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
zit	zitiert

Abkürzungsverzeichnis

ZLR	Zeitschrift für Luftrecht bis 1960
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht ab 1961
z.T.	zum Teil
zust.	Zustimmend
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft

Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr*

DIE VERTRAGSSTAATEN DIESES ÜBEREINKOMMENS –

IN ANERKENNUNG des bedeutenden Beitrags, den das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im folgenden als „Warschauer Abkommen“ bezeichnet) und andere damit zusammenhängende Übereinkünfte zur Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts geleistet haben;

IN DER ERKENNTNIS, dass es notwendig ist, das Warschauer Abkommen und die damit zusammenhängenden Übereinkünfte zu modernisieren und zusammenzuführen;

IN ANERKENNUNG der Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs;

IN BEKRÄFTIGUNG des Wunsches nach einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und einer reibungslosen Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Zielen des am 7. Dezember 1944 in Chicago beschlossenen Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

IN DER ÜBERZEUGUNG, dass gemeinsames Handeln der Staaten zur weiteren Harmonisierung und Kodifizierung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr durch ein neues Übereinkommen das beste Mittel ist, um einen gerechten Interessenausgleich zu erreichen –

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Convention for the unification of Certain Rules for International Carriage by Air

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the “Warsaw Convention”, and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

* Beim deutschen Text handelt es sich um eine amtliche Übersetzung. Vgl unten Rdn 16 aE und 51.

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

***Convention pour l'unification de certaines règles relatives
au transport aérien international***

LES ETATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la « Convention de Varsovie » et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Übersicht

	Rdn.		Rdn.
A. Entstehungsgeschichte	1	a) Zusatzabkommen von Guadajajara	7
I. Das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 und das Haager Protokoll von 1955	2	b) Zusatzprotokoll von Guatemala	8
1. Das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929	2	c) Montrealer Zusatzprotokolle Nr 1-4	10
2. Das Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls von 1955	4	2. Montrealer Zwischenvereinbarung, Malta-Abkommen und IATA-Intercarrier-Agreement ...	12
II. Die weitere Entwicklung und Zersplitterung des Warschauer Abkommenssystems	6	3. Verordnung (EG) Nr 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen	13
1. Weitere völkerrechtliche Harmonisierungsbemühungen	6	III. Die Revision des Warschauer Systems: das Montrealer Übereinkommen	14

	Rdn.		Rdn.
B. Inhalt des Übereinkommens in Grundzügen	16	2. Anwendung des Montrealer Übereinkommens durch Gerichte in Nichtvertragsstaaten	43
I. Anwendungsbereich	18	III. Mitgliederstand	44
II. Beförderungsurkunden	19	E. Geltungsbereich	46
III. Haftungsregime des Luftfrachtführers	20	I. Sachlicher Geltungsbereich	46
1. Personenschäden	21	II. Räumlicher Geltungsbereich	47
2. Reisegepäckschäden	22	III. Verhältnis des Montrealer Übereinkommens zum Warschauer Abkommenssystem	48
3. Güterschäden	23	F. Auslegung und ergänzende Anwendung nationalen Sachrechts	49
4. Verspätungsschäden	24	I. Auslegung und Selbstergänzung des Montrealer Übereinkommens aus sich heraus	49
IV. Multimodaltransport	25	1. Auslegung und Selbstergänzung	49
V. Ausführender Luftfrachtführer	26	a) Maßgebliche Textfassungen ...	51
VI. Versicherungspflicht	27	aa) Unterschiede zwischen den Originalfassungen	52
VII. Schlussvorschriften	28	bb) Auslegungen der verbindlichen Originalfassungen	53
C. Überblick über weitere Rechtsquellen des Luftrechts	29	II. Ergänzende Heranziehung nationalen Sachrechts	55
I. Weitere Quellen des internationalen Luftrechts	30	1. Kollisionsnormen im Montrealer Übereinkommen	56
II. Supranationale Rechtsquellen innerhalb der Europäischen Union	34	2. Nationale Kollisionsnormen ...	57
III. Nationale Rechtsquellen	35	a) Vertragsstatut des Luftbeförderungsvertrags: Art 27 ff EGBGB	57
D. Geltung und Wirkung des Montrealer Übereinkommens	38	aa) Rechtswahl	59
I. Das Montrealer Übereinkommen als internationales und innerstaatliches materielles Recht	38	bb) Objektive Anknüpfung	61
1. Rechtsnatur	38	b) Statut der unerlaubten Handlung	63
2. Geltungsgrund des Montrealer Übereinkommens	39	aa) Grundsätze	63
a) Unmittelbare Geltung	39	bb) Die Anknüpfungsregeln im Einzelnen	64
b) Erweiterung des Geltungsbereichs durch nationales Recht	40		
c) Geltung des Montrealer Übereinkommens kraft vertraglicher Vereinbarung	41		
II. Wirkungsweise des Montrealer Übereinkommens	42		
1. Zwingende Wirkung des Montrealer Übereinkommens für die Vertragsstaaten	42		

Schrifttum und Abkürzungen

I. Gesamtdarstellungen zum Montrealer Übereinkommen, zum Warschauer Abkommen und zum Transportrecht

Basedow Der Transportvertrag (1987), zit „*Basedow*“; *Dettling-Ott* Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, zit „*Dettling-Ott Lufttransportrecht*“; *Drion* Limitation of Liabilities in International Air Law (1954), zit „*Drion Limitation of Liabilities*“; *Mankiewics* The Liability Regime of the International Air Carrier, zit „*Mankiewics Liability Regime*“; *Goedhuis* La Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international 12 octobre 1929 (1933), zit „*Goedhuis La Convention de Varsovie*“; *ders* National Airlegislations and the Warsaw Convention (1937), zit „*Goedhuis Warsaw Convention*“; *Goldhirsch* The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook (1988), zit „*Goldhirsch Handbook*“; *Helm* Die Haftung des Frachtführers nach der CMR (1966), zit „*Helm Haftung*“; *de Juglart* Traité de Droit Aérien, 2. Aufl (1989), zit „*de Juglart*“² Traité de Droit Aérien“; *Riese* Luftrecht (1949), zit „*Riese*“; *Ruhwedel* Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Aufl (1998), zit „*Ruhwedel*“³ Luftbeförderungsvertrag“; *Shawcross and Beaumont* Air Law, Division VII:

Carriage by Air, 4. Aufl (Stand 2004; Loseblatt), zit „*Shawcross & Beaumont*⁴ Air Law“; *Tosi Responsabilité Aérienne* (1978), zit „*Tosi Responsabilité Aérienne*“.

II. Einzeldarstellungen und Monografien zum Montrealer Übereinkommen, zum Warschauer Abkommen und zum Transportrecht

Abraham Der Luftbeförderungsvertrag (1955), zit „*Abraham* Luftbeförderungsvertrag“; *Bachem* Code-Sharing im internationalen Luftverkehr, Diss Köln (2003), zit „*Bachem* Code-Sharing“; *Benkö/Kadletz* Unfallhaftpflicht in Luftverkehrssachen (2000), zit „*Benkö/Kadletz* Unfallhaftpflicht“; *Berger-Walliser* Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle im deutschen, französischen und internationalen Privatrecht, Diss Bielefeld (2001), zit „*Berger-Walliser* Luftbeförderungsbedingungen“; *Chun* Die verschuldensunabhängige Haftung im Luftverkehr (1992), zit „*Chun* Haftung“; *Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft* (Hrsg) Haftung für Schäden bei der Beförderung von Personen, Band 34; *Ehlers* Montrealer Protokolle Nr 3 und 4, Warschauer Haftungssystem und neuere Rechtsentwicklung, Diss Köln (1985), zit „*Ehlers* Montrealer Protokolle“; *Ficht* Die unbekannte Schadensursache im internationalen Luftverkehr (1986), zit „*Ficht* unbekannte Schadensursache“; *Fischer* Haftung des Reiseveranstalters bei Flugbeförderung (1990), zit „*Fischer* Haftung des Reiseveranstalters“; *Fröblich* Leistungsstörungen im Luftverkehr, Diss Tübingen (2001), zit „*Fröblich* Leistungsstörungen“; *Geigel* Der Haftpflichtprozess mit Einschluss des materiellen Haftpflichtrechts, 23. Aufl (2001) und 24. Aufl (2004), zit „*Geigel/Bearbeiter* Der Haftpflichtprozess“; *Grignoli* La poste aérienne, Thèse Lausanne (1969), zit „*Grignoli* La poste aérienne“; *Herber* Seehandelsrecht (1998), zit „*Herber* Seehandelsrecht“; *Hübsch* Haftung des Güterbeförderers und seiner selbständigen und unselbständigen Hilfspersonen für Güterschäden, Diss Erlangen (1997), zit „*Hübsch* Haftung des Güterbeförderers“; *Knöfel* Die Haftung des Güterbeförderers für Hilfspersonen, Diss Hamburg (1995), zit „*Knöfel* Haftung des Güterbeförderers“; *Krüger* Die Rechtsstellung des Reisebüros bei der Luftbeförderung, Diss Köln (1991), zit „*Krüger* Rechtsstellung des Reisebüros“; *Kuhn* Die Haftung für Schäden an Frachtgütern, Gepäck und Luftpostsendungen nach dem Warschauer Haftungssystem und den §§ 44–52 LuftVG, Diss Köln (1987), zit „*Kuhn* Haftung“; *Lukoschek* Das anwendbare Deliktsrecht bei Flugzeugunglücken, Diss Mannheim (1984), zit „*Lukoschek* Deliktsrecht“; *Möhrle* Die Luftfahrt-Unfallversicherung: unter Berücksichtigung des Verhältnisses der obligatorischen Passagier-Unfallversicherung zur Versicherungspflicht des Luftfrachtführers bei nationaler und internationaler Beförderung, Diss Hamburg (2002); zit „*Möhrle* Luftfahrt-Unfallversicherung“; *Ott* Die Luftfrachtbeförderung im nationalen und internationalen Bereich, Diss München (1990), zit „*Ott* Luftfrachtbeförderung“; *Risch* Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts, Diss Saarbrücken (1973), zit „*Risch* Divergenzen“; *Rosenau* Die Haftung des Beförderers für Personenschäden von Reisenden, Diss Hamburg (1970), zit „*Rosenau* Haftung des Beförderers“; *Schmid* Die Arbeitsteiligkeit im modernen Luftverkehr und ihr Einfluß auf die Haftung des Luftfrachtführers; Der Begriff „Leute“ im sog Warschauer Abkommen, Diss Frankfurt a. M. (1983), zit „*Schmid* Arbeitsteiligkeit“; *Schobel* Die Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen, Diss Erlangen (1992), zit „*Schobel* Die Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers“; *Schwenk* Handbuch des Luftverkehrsrechts, 2. Aufl (1996), zit „*Schwenk*² Handbuch“; *Schwenk/Giemulla* Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl (2004), zit „*Schwenk/Giemulla*³ Handbuch“; *Stefula* Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz, Diss Graz (2000), zit „*Stefula* Schadenersatz für Passagiere“; *Verwer* Liability for damage to luggage in international air transport, Diss Amsterdam (1976), zit „*Verwer* Liability for damage“; *Vollmar* Die Haftung des Luftfrachtführers nach deutschem Recht für Personenschäden von Fluggästen bei nationaler und internationaler Beförderung, Diss Köln (1986), zit „*Vollmar* Haftung für Personenschäden“; *Waegner* Haftungsfragen bei Flug-Gesellschaftsreisen, Diss München (1972), zit „*Waegner* Haftungsfragen“; *Walther* Der ausführende Luftfrachtführer und seine Haftung nach dem Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr, Diss Frankfurt a. M. (1968), zit „*Walther* ausführender

Luftfrachtführer“; *Wiedemann* Die Haftungsbegrenzung des Warschauer Abkommens, Diss Frankfurt (1987), zit „*Wiedemann Haftungsbegrenzung*“.

III. Kommentare

Baumbach/Hopt Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), 31. Aufl (2003), zit „*Baumbach/Hopt*³¹“; Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht (Hrsg *Giemulla/Schmid*), Band 3, Montrealer Übereinkommen (Stand 2004; Loseblatt), zit „*FrankfKomm/Bearbeiter* MÜ“; Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht (Hrsg *Giemulla/Schmid*), Band 4, Warschauer Abkommen (Stand 2004; Loseblatt), zit „*FrankfKomm/Bearbeiter* WA“; *Fremuth/Thume* Kommentar zum Transportrecht (2000), zit „*Bearbeiter* in: *Fremuth/Thume*“; *Guldimann* Internationales Lufttransportrecht (1965), zit „*Guldimann*“; *Helm* Großkommentar Handelsgesetzbuch, Band 7, 2. Teilband, CMR, 4. Aufl (2002), zit „*Helm*“; *Hoffmann/Grabherr* Luftverkehrsgesetz (Stand März 2004; Loseblatt), zit „*Hoffmann/Grabherr* Luftverkehrsgesetz“; *Koffka/Bodenstein/Koffka* Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts) nebst den wichtigsten Nebenbestimmungen (1937), zit „*Koffka/Bodenstein/Koffka*“; *Koller* Transportrecht, 5. Aufl (2004), zit „*Koller*⁵“; Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Hrsg *Boujong/Ebenroth/Joost*), Band 2, Transportrecht, Bank- und Börsenrecht (2001), zit „*E/B/J/Bearbeiter*“; Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Hrsg *K. Schmidt*), Band 7, Viertes Buch. Handelsgeschäfte, §§ 407–457 HGB, Transportrecht (1997), zit „*Münch-KommHGB-Bearbeiter*“; *Palandt* Bürgerliches Gesetzbuch, 64. Aufl (München 2005), zit „*Palandt/Bearbeiter*⁶⁴“; *Schleicher/Reymann/Abraham* Das Recht der Luftfahrt I, 3. Aufl (1960), zit „*Abraham*³ I“.

IV. Fest- und Gedenkschriften

Luftverkehrsrecht im Wandel, Festschrift für *Werner Guldimann* (1997); Transport – Wirtschaft – Recht, Gedächtnisschrift für *Johann Georg Helm* (2001); Transport- und Vertriebsrecht (2000), Festgabe für *Rolf Herber* zum 70. Geburtstag; Gedächtnisschrift für *Alexander Lüderitz* (2000); Festschrift für *Alexander Meyer* (1975); Festschrift für *Henning Piper* zum 65. Geburtstag (1996); Festschrift für *Wolfram Müller-Freienfels* zum 70. Geburtstag (1986); Festschrift für *Otto Riese* zum 70. Geburtstag (1964); Festgabe für *Edgar Ruhwedel* zum 70. Geburtstag (2004).

V. Entscheidungssammlungen und Rechtsprechungsübersichten

Giemulla/Schmid Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1989–1991, ZLW 1992 123–136; *Schoner* Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1974 bis 1976 (Teil I), ZLW 1977 256–276; *ders* Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1974 bis 1976 Teil II, ZLW 1978 151–170; *ders* Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1977 bis 1980, ZLW 1980 327–366; *Tompkins* Deep Vein Thrombosis (DVT) and air carrier legal liability – the myth and the law, ASL 2001 231–235; *ders* DVT Litigation Update: 1 March 2003 United States of America, ASL 2003 100–105; *ders* DVT Litigation Update: 1 October 2003 United States of America, ASL 2003 331–333; *ders* DVT Litigation Update: 1 January 2004 United States of America, ASL 2004 147–148; *ders* DVT Litigation Update: June 2004 United States of America, ASL 2004 230–236; *ders* DVT Litigation Update: September 2004 United States of America, ASL 2004 312–314.

VI. Gesetzessammlungen

Klein Luftverkehr, Vorschriftensammlung in Loseblattform; *Giemulla/Schmid/von Elm* Recht der Luftfahrt, 4. Aufl (2003).

VII. Literatur zu anderen Rechtsgebieten sowie Fremdsprachen-Wörterbücher

von Bar Internationales Privatrecht, Zweiter Band – Besonderer Teil (1991); *Bollweg/Hellmann* Das neue Schadensersatzrecht (2002), zit „*Bollweg/Hellmann* Schadensersatzrecht“; *Collins* English Dictionary, 6. Aufl (2003), zit „*Collins* Dictionary“; *Doucet/Fleck* Wörterbuch der Rechts und Wirtschaftssprache, 6. Aufl (2002); *Führich* Reiserecht, 4. Aufl (2002), zit „*Führich*⁴ Reiserecht“; *Geimer* Internationales Zivilprozessrecht, 5. Aufl (2005), zit „*Geimer*⁵ IZPR“; *Kegel/Schurig* Internationales Privatrecht, 9. Aufl (2004), zit „*Kegel/Schurig*⁹ IPR“; *Kropholler* Europäisches Zivilprozessrecht, Kommentar zu EuGVO und Lugano-Übereinkommen, 7. Aufl (2002), zit „*Kropholler*⁷ Europäisches Zivilprozessrecht“; *Le Nouveau Petit Robert* (2000), zit „*Petit Robert*“; *Reithmann* Internationales Vertragsrecht, 6. Aufl (2004), zit „*Reithmann/Bearbeiter*⁶ Internationales Vertragsrecht“; *Reuschle* Das Nacheinander von Entscheidungen – Eine Untersuchung über die Auswirkungen einer späteren Entscheidung auf den Geltungsanspruch eines vorausgegangenen rechtskräftigen Zivilurteils Diss München (1998), zit „*Reuschle* Das Nacheinander von Entscheidungen“; *Schack* Internationales Zivilverfahrensrecht, 3. Aufl (2002), zit „*Schack*³ IZVR“.

VIII. Aufsätze zum Montrealer Übereinkommen, Warschauer Abkommen und zum Transportrecht

Abeyratne The Liability of an Actual Carrier in the Carriage of Goods by Air and in the Multitmodal Transport Transactions, AL 1988 128–137; *Adenauer* Gesundheit und Luftverkehr, Festgabe Ruhwedel (2004) S 1–17; *Basedow* Der Luftbeförderungsvertrag ZHR 1987 258–265; *Becher* Einige Bemerkungen zum Tokioter Entwurf eines Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertragsschließenden Luftfrachtführer ausgeführte internationale Luftbeförderung, ZLR 1958 313–321; *Bernaau* Who has standing to sue in International Air Cargo Claims, ETR 1987 331–354; *Bollweg* Das Montrealer Übereinkommen, Rückblick – Überblick – Ausblick, ZLW 2000 439–451; *ders* Dornröschen ist hellwach – Eine Entgegnung auf Ruhwedel/Schmid, RRA 2001 21–24; *ders* Die Vorauszahlungspflicht in der Luftverkehrshaftung – oder: „Bis dat, qui cito dat“, Festgabe Ruhwedel (2004) S 57–81; *Booyesen* When is a Domestic Carrier Legally Involved in International Carriage in Terms of the Warsaw Convention?, ZLW 1990 329–344; *Boulos* Responsabilité des transporteurs successifs de marchandises, RFDA 1960 33–59; *Boyer* Le délai de l'article 29 de la Convention de Varsovie RFDA 1981 282–303, 431; *Brandi-Dobrn* Auslegung internationalen Einheitsrechts durch die internationale Rechtsprechung – Das Beispiel des Warschauer Abkommens von 1929, TranspR 1996 45–57; *Brauntlacht* Zur Verspätung bzw Nichtbeförderung bei aufeinanderfolgenden Luftbeförderungen, TranspR 1988 384–385; *Cheng* The 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air concluded on the Seventieth Anniversary of the 1929 Warsaw Convention (Part I), ZLW 2000 287–307; *ders* The 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air concluded on the Seventieth Anniversary of the 1929 Warsaw Convention (Part II), ZLW 2000 484–499; *ders* The Labyrinth of the Law of International Carriage by Air, ZLW 2001 155–172; *Chun* Die verschuldensunabhängige Haftung im Luftverkehr (1992); *Clark/Fulena* Deep vein thrombosis – a new risk exposure area?, ASL 2001 218–222; *Clarke* Will Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what will the changes be?, TranspR 2003 436–443; *Cobbs* The Shifting Meaning of ‘accident’ under article 17 of the Warsaw Convention: What did the Airline know and what did it do about it?, ASL 1999 121–127; *Conti* Code-Sharing and Air Carrier Liability, ASL 2001 4–19; *Diederiks-Verschoor* Considérations on Carriage by Air Executed by Various Successive Carriers, ETR 1970 143–165; *dies* Die Vereinbarung von Montreal von 1966 und ihre Folgen, ZLW 1970 25–33; *dies* The Liability for Delay in Air Transport, ASL 2001 300–314; *dies* Current Practice and Developments in Air Cargo: Comparison of the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999, in: Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert, FS Böckstiegel (2001) S 26–45 = ETR 2004 739–757; *Eberhardt* Wann gilt eine Personenbeförderung als „entgeltlich“ im Sinne des Warschauer Abkommens?, ZfVers 1974 702–706; *Ehlers* Die Verfahrensregeln des Warschauer Abkommens – Schadensanzeige, Gerichtsstand und Ausschlussfrist – Artikel 26, 28, 29, TranspR 1996 183–187; *Faesch* Das Ver-

fügingsrecht des Absenders und Empfängers im Luftfrachtverkehr, IntTranspZ 1955 2332–2333; *Franklin* Code-Sharing and Passenger Liability, ASL 1999 128–133; *Fricke* Rechtliche Probleme des Ausschlusses von Kriegsrisiken in AVB, VersR 1991 1098–1103; *ders* Rechtliche Probleme des Ausschlusses von Kriegsrisiken in AVB, VersR 2002 6 – 11; *Frings* Kollisionsrechtliche Aspekte des internationalen Luftbeförderungsvertrages, ZLW 1977 8–22; *Führich* Entschädigung bei Überbuchung von Linienflügen, NJW 1977 1044–1046; *Gansfort* Wirksame Einbeziehung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen in den Pauschalflugreise-Vertrag, TranspR 1989 131–139; *ders* Praktische Anmerkungen zu der Europäischen Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Flugunfällen mit Personenschäden, ZLW 1998 263–280; *Garcia-Bennett* Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention, ASL 2001 49–55; *Garnault* Le Protocole de la Haye, RFDA 1956 1–13; *ders* Le détournement d’aéronefs et les autres atteintes à la sûreté de l’Aviation civile, RFDA 1979 139–149; *Gates* La Convention de Montréal de 1999, RFDA 1999 439–456; *Georgiades* Aperçu critique sur la lettre de transport aérien, RFDA 1966 387–414; *Giemulla* Überbuchungen bei Luftbeförderung, EuZW 1991 367–369; *Giemulla/Brautlacht* Schadensersatzansprüche wegen vorzeitigen Abbruchs einer Luftbeförderung, TranspR 1988 360–363; *Giemulla/Mölls* Die selbständige Agentur – eine „Geschäftsstelle minderer Art“?, NJW 1983 1953–1954; *Giemulla/Schmid* Die europarechtliche Neuordnung bei Flugunfällen und ihre Auswirkung auf Luftfahrtunternehmen, NZV 1998 225–229; *Giemulla/Schmid* Die Haftung der „Leute“ des Luftfrachtführers, FG Herber (1999) S 258–266; *Giemulla/Van Schyndel* Rechtsprobleme des „Code-Sharing“, TranspR 1997 253–258; *Giesecke* Unruly Passengers and Respective Passenger Rights, ZLW 2002 547–556; *Giesen* Frühstück in London, Lunch in New York, Koffer in Bombay oder Begründung und Beschränkung der Haftung im internationalen Flugreiseverkehr, ZVglRWiss 1983 31–61; *Gimbel* Die gesetzliche Neuregelung der Verspätungshaftung: Eine gerechtfertigte Forderung im Interesse der Frachtkunden und des Luftverkehrs, ITZ 1964 1162, 1254–1255; *Godfroid* L’étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien en matière de fret, RFDA 1983 321–331; *ders* L’étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien international à l’égard des passagers, RFDA 1984 26–34; *Goldhirsch* Definition of „accident“: Revisiting Air France v. Saks., ASL 2001 86–89; *Gonzalez-Lebrero* Montréal 1999 à travers une optique espagnole, RFDA 1999 447–456; *Gran* Probleme der Luftfrachtspeidition, TranspR 1996 138–142; *ders* Beweisführung und Einlassungsobliegenheit bei qualifiziertem Verschulden des Luftfrachtführers nach der Haftungsordnung des Warschauer Abkommens, FS Piper (1996) S 847–855; *ders* Das Volumengewicht – Grundlage der limitierten Haftung des Luftfrachtführers nach Maßgabe des Warschauer Abkommens, TranspR 1998 343–344; *ders* Die Beförderungsbedingungen im Luftfrachtverkehr, TranspR 1999 173–188; *Grönfors* The concept of delay in transportation law, ETR 1974 400–413; *ders* Verfügungsrecht und Kreditsicherheit beim Luftgütertransport ohne Dokument, FS Alex Meyer (1975) S 103–113; *Groth* Neuere Rechtsprechung zum CMR 1980–1982, VersR 1983 1104–1108; *Guerreri* The Airport Operator: Aircarrier’s Agent or Independent Contractor?, ASL 1992 231–234; *Guldemann* Wer ist „erster Luftfrachtführer“?, ZLW 1960 121–140; *Harms/Schuler-Harms* Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen, TranspR 2003 369–377; *Harris* Warsaw Convention – “Disembarking” in the United Kingdom, ZLW 1993 148–150; *Hayashida* Jurisdiction in Aviation Cases in Japan, ZLW 1993 250–257; *Heim* Haftung des Luftfrachtführers für verspätete Auslieferung, VW 1956 580; *Hector* Versicherungspflicht in der Luftfracht unklar, DVZ Nr 146 v 9.12.2004; *Helm* Der arbeitsrechtliche Freistellungsanspruch bei schadensgeneigter Arbeit und seine Auswirkungen auf die beschränkte Unternehmerhaftung, insbesondere im Verkehrsrecht, AcP 1961 134–155; *Herber* Seefrachtbriefe und das geltende Recht, TranspR 1986 169–176; *Hermida* The New Montreal Convention: The International Passenger’s Perspective, ASL 2001 150–155; *Heuer* Was ist eigentlich so besonders am Luftfrachtverkehr, oder Haftungsbeschränkung für Vorsatz?, TranspR 2003 100–102; *Hübsch* Die Bedeutung des Warschauer Abkommens für die deliktische Haftung des Luftfrachtführers bei Personen- und Sachschäden, TranspR 1996 366–375; *Kadletz* Das neue Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 über den internationalen Luftbeförderungsvertrag (Neues Warschauer Abkommen), VersR 2000 927–935; *ders* Internationales Lufttransportrecht unter dem Einfluss staatlichen Drucks, RIW 2000 540–544; *Kahlert/Hast* Die haftungsrechtlichen Folgen des soge-

nannten „Economy-Class-Syndroms“, VersR 2001 559–561; *Kehrberger* Overhead Bin – Unfälle an Bord von Flugzeugen – eine Fallstudie, FS Guldemann (1997) S 129–168; *Kilian* Die Haftung des Luftfrachtführers für schadensverursachende Passagiere – Der „disruptive passenger“ als Problem des Luftprivatrechts, TranspR 2003 177–185; *Kirsch* Die Haftung des internationalen Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen im Anordnungsbereich des Montrealer Protokolls Nr 4, TranspR 2002 435–437; *Koller* Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Beförderungsmitteln, VersR 1988 432–439; *ders* Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger, VersR 1988 673–674; *ders* Die Haftung bei unbekanntem Schadensort im multimodalen Verkehr, VersR 1989 769–775; *ders* Die Haftung für Sachschäden infolge vertragswidrigen Truckings im grenzüberschreitenden Luftfrachtverkehr, ZLW 1989 359–367; *ders* Rechtsnatur und Rechtswirkungen frachtrechtlicher Sperrpapiere, TranspR 1994 181–189; *ders* Zum Begriff des Schadens und zur Kausalität im Recht der CMR, VersR 1994 384–388; *ders* Reklamation und Verjährung sowie Ausschlussfristen bei internationalen Lufttransporten mit gekoppelten Zubringerleistungen, TranspR 2001 69–72; *ders* Die örtliche Zuständigkeit bei internationalen Gütertransporten mit Luftfahrzeugen, TranspR 2003 285–286; *ders* Schadensverhütung und Schadensausgleich bei Güter- und Verspätungsschäden nach dem Montrealer Übereinkommen, TranspR 2004 181–194; *Krabe* Der Begriff „Kriegsereignis“ in der Sachversicherung, VersR 1991 634–636; *Kronke* Seefrachtvertragsrechtliche Gehilfenhaftung – Zeitgemäßheit, Vorbildlichkeit oder Nachholbedarf einer Sonderrechtsmaterie?, TranspR 1988 89–102; *ders* Zur internationalen und örtlichen Zuständigkeit deutscher Gerichte für Haftungsansprüche aus dem grenzüberschreitenden Luftfrachtgeschäft sowie zur Haftung des Luftfrachtführers bei nicht feststellbarem Schadensort, IPRax 1993 109–110; *Kuhn* Entgeltlichkeit im Sinne des Art 1 Abs 1 WA, WA/HP bei Kostenteilung?, ZLW 1988 224–227; *ders* Sonderfälle der Anspruchsberechtigung bei Art 17, 18 und 19 WA, WA/HP, ZLW 1989 21–29; *Kuznicki* Terrorismus und luftspezifische Gefahr in bezug auf eine Haftung des Luftfrachtführers gemäß Artikel 17 des Warschauer Abkommens, ZLW 1992 360–376; *Leffers* Minderung des Flugpreises bei Verspätungen im internationalen Luftverkehr, TranspR 1997 93–97; *dies* Conséquences jurisprudentielles probables de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne, RFDA 1999 457–465; *Le Goff* La Convention complémentaire de Varsovie et la Conférence de Guadalajara, RFDA 1963 21–33; *Lienhard* Europäisches Schuldrecht für den Flugverkehr, GPR 2004 259–266; *Liesecke* Die neuere Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des Warschauer Abkommens von 1929 nebst Haager Protokoll von 1955, MDR 1968 1–4, 93–99; *Littger/Kirsch* Die Haftung im internationalen Luftverkehr nach Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens, ZLW 2003 563–581; *Mankiewics* Application of Article 26 (2) of the Warsaw Convention as amended at the Hague to partial loss of contents of registered baggage – the House of Lords' new standards for the interpretation of Uniform Law Conventions, ZLW 1981 119–136; *ders* Irregularité des documents de transport prescrits par la Convention de Varsovie, ETR 1973 200–217; *Marchand* Transport successif et transport de fait en droit aérien international, ETR 1997 25–52; *Mauritz* Current Legal Developments: The ICAO International Conference on Air Law, Montreal, May 1999, ASL 1999 153–157; *Mercer* Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention, ASL 2003 147–187; *Meyer* Deep Vein thrombosis – blood flow v Profit flow, ASL 2001 225–230; *Milde* Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention, ULR 1999 835–861; *Mühlbauer* Die haftungsrechtlichen Folgen des sogenannten „Economy-Class-Syndroms“, VersR 2001 1480–1485; *ders* Die Verbesserung des Schutzes der Fluggäste durch die EG-Verordnung Nr 2027/97 vom 9.10.1997, VersR 1998 1335–1337; *Müller* Die Haftung des Luftfrachtführers bei Dienst- und Freiflügen seiner Arbeitnehmer, ZLW 1960 41–58; *Müller-Rostin* Art 50 Montrealer Übereinkommen – eine unscheinbare, aber bedeutungsvolle Vorschrift zur Pflichtversicherung für Luftfrachtführer VersR 2004 832–835; *ders* Die Haftung für anlässlich einer Flugzeugführung erlittene Personenschäden, TranspR 1980 122–124; *ders* Verfügungsrechte und Anspruchsberechtigung von Absender und Empfänger nach dem Warschauer Abkommen, TranspR 1989 1–4; *ders* Die Haftung des Luftfrachtführers bei der Beförderung von Luftfracht, TranspR 1989 121–130; *ders* Die Anspruchsberechtigung für Güterschäden nach dem Warschauer Abkommen, TranspR 1995 89–94; *ders* Das Warschauer Abkommen – nur noch eine Hülse?, TranspR 1996 125–127; *ders* Erfordernis der Novellierung der frachtrechtlichen Vorschriften des Warschauer Abkommens

durch eine Ratifikation des Montrealer Protokolls Nr 4, TranspR 1994 321–326; *ders* Die Luftfrachtersatzbeförderung, TranspR 1996 217–223; *ders* Der vertragswidrige Luftfrachtersatzverkehr, FS Piper (1996) S 967–978; *ders* Das neue Warschauer Abkommen im Überblick, TranspR 1999 291–293; *ders* Gedanken eines Luftfahrtversicherers zur Neugestaltung der Haftung für Passagierschäden im internationalen Luftverkehr, Festgabe Herber (1999) S 245–257; *ders* Die Internationale Luftrechtskonferenz von Montreal zur Reform des Warschauer Abkommens (10.–28. Mai 1999), ZLW 2000 36–51; *ders* Neuregelungen im internationalen Luftfrachtverkehr: Montrealer Protokoll Nr 4 und Montrealer Übereinkommen, TranspR 2000 234–238; *ders* Haftung und Versicherung beim Code-Sharing, NZV 2002 68–72; *ders* Redaktionelle Unzulänglichkeiten im Übereinkommen von Montreal von 1999 über den internationalen Luftbeförderungsvertrag, VersR 2001 683–688; *ders* Urteilsanmerkung zu LG Frankfurt a. M. vom 29.10.2001 zu Thromboseschäden, NZV 2002 182–183; *ders* Article 50 Montreal Convention, a provision with considerable consequences, ZLW 2004 551–557; *ders* Das Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 – neue Haftungsregelungen für den internationalen Flugverkehr, GPR 2004 266–271; *Nagel* Internationale Zuständigkeit bei Beteiligung ausländischer Fluggesellschaften, IPRax 1984 13–14; *Neumann* Kein Recht des Fluggastes auf Minderung bei Flugverspätung, ZLW 1997 217–222; *Neupert* Zur Aktivlegitimation für Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer aufgrund des Warschauer Abkommens, ASDA 1988 24–32; *Ravaud* La notion d'établissement au sens de l'article 28 de la Convention de Varsovie, RFDA 1985 159–161; *Reifarth* Zur Anwendbarkeit des Art 28 des Warschauer Abkommens auf die „Leute“ des Frachtführers, IPRax 1983 107–108; *Riese* Die internationalen Luftprivatrechtskonferenz in Haag zur Revision des Warschauer Abkommens, September 1955, ZLR 1956 4–45; *ders* Der Tokioter Entwurf des Rechtsausschusses der ICAO (1957) über Charter, Miete und Austausch von Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr, ZLR 1958 1–32; *ders* Die internationale Luftprivatrechtskonferenz und das Charterabkommen von Guadalajara (Jal., Mexiko) vom 18. September 1961, ZLW 1962 1–49; *Röbber* Die internationale Luftrechtskonferenz in Montreal vom 3. bis 25. September 1975, ZLW 1976 5–14; *Roesch* Kann im Frachtrecht bei Güterschäden über die Haftungsbestimmungen der einzelnen anzuwendenden frachtrechtlichen Regelungen hinaus Ersatz aus positiver Vertragsverletzung oder unerlaubter Handlung beansprucht werden?, VersR 1980 314–321; *Rudolf* Die Haftung für Schäden bei der Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen, ZLW 1960 11–34; *ders* Der Flugschein im internationalen Linienverkehr ZLW 1969 90–122; *ders* Haftung bei der Beförderung von Gütern mit Luftfahrzeugen, in: Haftung für Schäden bei der Beförderung von Personen, Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg), Bd 34 S 213–232; *ders* Die neuen IATA-Beförderungsbedingungen für Fluggäste und Gepäck, ZLW 1971 153–165; *ders* Nochmals: Zur deliktischen Haftung für Luftpostsendungen, ZLW 1981 17–28; *Rubwedel* Der Luftfrachtbrief, TranspR 1983 1–5; *ders* Das auf den Luftbeförderungsvertrag anwendbare Recht, TranspR 1983 141–142; *ders* Die Haftung bei der Beförderung von Luftpostsendungen, TranspR 1984 85–92; *ders* Das Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. 5. 1999, TranspR 2001 189–202; *ders* Die „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ und das Montrealer Übereinkommen, TranspR Sonderbeilage 2004 34–36; *ders* Haftungsbegrenzungen und deren Durchbrechung im Luftrecht oder: Die absolute Beschränkung der Haftung bei Schäden an Luftfrachtgütern, TranspR 2004 137–141; *Saenger* Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts: Vom IATA-Intercarrier Agreement zur Neufassung des Warschauer Abkommens in der Montrealer Konvention vom Mai 1999, NJW 2000 169–175; *Sand* „Parteiautonomie“ in internationalen Luftbeförderungsverträgen, ZLW 1969 205–218; *Schiller* Gerichtsstand der Geschäftsstelle nach Art 28 WA, ZLW 1984 259; *ders* Das Warschauer Abkommen beim Wort genommen, TranspR 1996 173–183; *Schiller* Vom Warschauer Abkommen zum Montrealer Übereinkommen, SJZ 2000 184–189; *Schmid* Zum Begriff „Chartervertrag“ im Luftverkehrsrecht, TranspR 1983 113–115; *ders* Der Begriff „Leute“ im sog. Warschauer Abkommen, TranspR 1984 1–6; *ders* Der Zeitraum der Haftung des Luftfrachtführers im Rahmen des Warschauer Abkommens, RIW 1984 429–437; *ders* Verspätung und Nichtbeförderung im Luftverkehr, TranspR 1985 369–375; *ders* La notion de „préposés“ dans la Convention de Varsovie, RFDA 1986 165–176; *ders* Keine Haftung des Luftfrachtführers bei Flugzeugentführungen, VersR 1986 17–19; Das Zusatzabkommen von Guadalajara und seine

Bedeutung für das deutsche Reisevertragsrecht, *TranspR* 1994 420–425; *ders* Der Flugschein – seine Bedeutung für Fluggast und Luftfrachtführer, FS für Piper (1996) S 999–1013; *ders* The Warsaw Convention between Dus and Dawn. The IATA Intercarrier Agreements – A Requiem for a well-proved Liability System, ASL 1997 50–55; *ders* Meilenstein-Entscheidungen des U.S. Supreme Court zum Warschauer Abkommen, *TranspR* 2000 72–74; *ders* Haftungsrisiken bei Personenschäden im Luftfahrtbereich, *VersR* 2002 26–30; *Schmid/Müller-Rostin* In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommen von 1999 – Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte, *NJW* 2003 3516–3523; *Schmid-Räntsch* Die Ausführung der Luftbeförderung durch einen Dritten, FS Riese (1964) S 479–496; *ders* Einige Fragen zur Anwendung des Zusatzabkommens von Guadalajara, FS für Alex Meyer (1975), S 221–225; *ders* Fragen des Luftfrachtführers für Schäden durch widerrechtliche Entführung von Luftfahrzeugen, *ZLW* 1979 429–434; *Schneider* Die Haftung des Luftfrachtführers bei Flugzeugentführungen und sonstigen kriminellen Angriffen auf den Luftverkehr, *ZLW* 1989 220–226; *Schollmeyer* Die Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr zwischen Warschau, Montreal und Brüssel, *IPRax* 2004 78–82; *Schoner* Anleitung für Schadensfälle im internationalen Luftfrachtverkehr, *TranspR* 1978 67–70; *ders* Anleitung für Schadensfälle im internationalen Luftfrachtverkehr, *TranspR* 1979 1–6; *ders* Der Spediteur als Luftfrachtführer, *TranspR* 1979 57–65; *ders* Der Luftfrachtbrief, *TranspR* 1979 80–83; *ders* Die Haftung des Luftfrachtführers bei der Beförderung von Luftpost, *ZLW* 1980 97–118; *ders* Multimodaler Transport und Luftverkehr, *TranspR* 1982 63–67; *Schönwerth* Zur luftfahrttypischen Kausalität – als Voraussetzung der Anwendung der Haftungsregeln von WA/HP und LuftVG –, *TranspR* 1992 11–13; *Schönwerth/Müller-Rostin* Die Luftfahrtversicherung in der Praxis, *ZLW* 1987 229–243; *dies* Unmittelbare Ansprüche des Eigentümers von Gepäck und Fracht gegen den Luftfrachtführer, *ZLW* 1993 21–28; *Schweickhardt* Lettre de transport aérien ou connaissance aérien?, *RFDA* 1951 19–34; *ders* Zur Frage der rechtlichen Beurteilung der Haftung des Luftfrachtführers aus Dienst- und Freiflugen seiner Angestellten, *ZLR* 1954 7–10; *Schwenk* Haftung und Versicherungspflicht im Luftverkehr, *BB* 1968 189–193; *ders* Charterverträge im Luftverkehr, *BB* 1970 282–285; *ders* Reisebüro, Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen – ihr Verhältnis bei der Beförderung von Fluggästen, *ZLW* 1974 103–118; *ders* Flugpauschalereiserecht *TranspR* 1996 223–228; *Staudinger/Schmidt-Bedun* Neuregelung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, *NJW* 2004 1897–1901; *Stefula/Thoß* Minderungsrecht des Passagiers bei Flugverspätungen?, *TranspR* 2001 248–256; *Storm* The employee in air law, *ETR* 1982 149–165; *Sundberg* Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, *RFDA* 1966 139–163; *Thor* Muss der Luftfrachtführer für alle Zufälle des täglichen Lebens haften?, *Festgabe Ruhwedel* (2004) S 273–303; *Thume* Haftungsprobleme beim Containerverkehr, *TranspR* 1990 41–48; *ders* Keine Rechte des Empfängers nach Art 13 Abs 1 CMR und § 435 HGB gegen den Unterfrachtführer?, *TranspR* 1991 85–89; *ders* Vergleich der Haftungsregeln des Warschauer Abkommens mit denen der CMR, *TranspR* 1996 143–148; *ders* Verlust – Zerstörung – Beschädigung in: GS Johann Georg Helm (2001) S 341–354; *ders* Zum Verlustbegriff, insbesondere bei weisungswidriger Ablieferung einer Sendung, *TranspR* 2001 433–436; *Trappe* Zum Verspätungsschaden im Luftrecht, *VersR* 1975 596–598; *Tunn* Rechtsstellung des Empfängers im Frachtrecht, *TranspR* 1996 401–406; *Videla Escalada* The Warsaw Convention within Argentine Law, *ZLW* 1991 339–362; *Vogt* Erwerb von Flugscheinen für Dritte, *ZLW* 1967 125–134; *ders* Der Umfang des Schadensersatzes von Luftfrachtschäden, *ZLW* 1970 146–156; *Wahlen* The new Warsaw Convention: The Montreal Convention, ASL 2000 12–26; *Weber* The Modernization and Consolidation of the Warsaw System on Air Carrier Liability: the Montreal Convention of 1999, in: Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert, FS Böckstiegel (2001) S 247–255; *Weber/Ludwig* The modernization of the Warsaw system: The Montreal Convention of 1999, ASL 1999 333–353; *Wegner* Der Gerichtsstand der „Geschäftsstelle“ nach Art 28 Abs 1 des Warschauer Abkommens, *VersR* 1982 423–427; *Wenzler* Art 28 Abs 1 Warschauer Abkommen in der Rechtsprechung US-amerikanischer Gerichte, *TranspR* 1990 414–418; *Wessels* Einige Zweifelsfragen bei der Haftung des Luftfrachtführers für Handgepäck gemäß Warschauer Abkommen und deutschem Recht, *ZLR* 1958 209–216; *Westwood Wilson/Geraghty* The progeny of Tseng, ASL 2000 62–75; *Willenberg/Lucas* Der Luftfrachtverkehr auf der Straße oder das Trucking und seine haftungsrechtlichen Folgen, *TranspR* 1989 201–207; *Wodrich/Suhr* Keine Anzeigepflicht des Absenders gegenüber dem Luftfrachtführer

Präambel

bei Verlust von Luftfrachtgut, VersR 1977 263; *Young* Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation, ASL 2003 1–81; *Zivy* Le droit du destinataire réel d'une L.T.A., RFDA 1986 18–23.

IX. Fachzeitschriften und Urteilsammlungen

AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AL	Air Law (Niederlande)
ALR	Archiv für Luftrecht (Deutschland)
All E.R.	All England Law Reports
ASDA	Association Suisse de Droit Aérien et Spatial = Bulletin der Schweizerischen Vereinigung für Luft- und Weltraumrecht
ASL	Air and Space Law (Niederlande)
Avi	CCH Aviation Cases (USA)
BB	Betriebsberater
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
ETL	European Transport Law (Belgien) = Europäisches Transportrecht (ETR)
GPR	Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht
F. 2d	Federal Reporter second Series (USA)
F.Supp	Federal Supplement (USA)
IPRax	Praxis des internationalen Privat- und Verfahrensrechts (Deutschland)
LLR	Lloyd's Law Reports (Großbritannien)
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht (Deutschland)
Misc.	New York Miscellaneous (USA)
NYS 2d	New York Supplement – Second Series (USA)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungsreport
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
RFDA	Revue de Droit Aérien (Frankreich)
RIW	Recht der Internationalen Wirtschaft (Deutschland)
RRa	Reiserecht aktuell (Deutschland)
SJZ	Schweizerische Juristenzeitung
TranspR	Transportrecht (Deutschland)
ULR	Uniform Law Review (Unidroit)
USAvR	United States Aviation Reports (USA)
VersR	Versicherungsrecht
VW	Versicherungswirtschaft
ZLR	Zeitschrift für Luftrecht (Deutschland) bis 1960
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Deutschland) ab 1961
ZfVers	Zeitschrift für Versicherungswesen

X. Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis internationaler Übereinkünfte und Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft

CIM 1999	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B zum Übereinkommen)
CIV 1999	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Anhang A zum Übereinkommen)
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr vom 19. 5. 1956
EWG-VO Nr 2407/92	Verordnung (EWG) Nr 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen

Präambel

EG-VO Nr 2027/97	Verordnung (EG) Nr 2027/97 des Rates vom 9.10.1997 über die Haftung von Luftverkehrsunternehmen bei Unfällen
EG-VO Nr 44/01	Verordnung (EG) des Rates vom 22.12.2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen
EG-VO Nr 889/02	Verordnung (EG) Nr 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 2027/97 des Rates vom 9.10.1997 über die Haftung von Luftverkehrsunternehmen bei Unfällen
EG-VO Nr 261/04	Verordnung (EG) Nr 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.2.2004 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
EG-VO Nr 785/04	Verordnung (EG) Nr 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.4.2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber
EuGVÜ	Europäisches Übereinkommen vom 29.7.1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen
HambR	Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31.7.1978 über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg-Regeln)
HP	Haager Protokoll vom 28.9.1955
LugÜ	Luganer Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen
MP Nr 1–4	Montrealer Zusatzprotokolle Nr 1 bis 4 vom 25.9.1975
WA 1929	Warschauer Abkommen vom 12.10.1929
WA 1955	Warschauer Abkommen vom 12.10.1929 in der Fassung des Haager Protokolls vom 28.9.1955
ZAG	Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18.9.1961

Abkürzungsverzeichnis ausländischer Gerichte

A	Österreich
AR	Argentinien
B	Belgien
CH	Schweiz
F	Frankreich
GB	Großbritannien
I	Italien
NL	Niederlande
US	USA
BG	Bundesgericht (Schweiz)
C, CC	Cour (Schweiz); Circuit Court, Civil City Court (USA)
CA	Cour d'Appel (Frankreich, Belgien, Appellationsgericht), Court of Appeals (Großbritannien, USA Appellationsgericht), Federal Court of Appeal (Argentinien)
Cass	Cour de Cassation (Frankreich, Belgien, Kassationsgericht), Corte di Cassazione (Italien, Kassationsgericht)
CS	Cour Suprême (Gabon, Israel)
DC	District Court (USA)
OGH	Oberster Gerichtshof (Österreich)
Rb	Rechtbank (Belgien, Niederlande, Gericht erster Instanz)
QBD	Queen's Bench Division (Großbritannien)

Präambel

SC	Supreme Court (USA, Südafrika, Niederlande)
TGI	Tribunal de Grande Instance (Frankreich)
Trib	Tribunal (Belgien, Frankreich, erstinstanzliches Zivilgericht), Tribunale (Italien)
TribCom	Tribunal de Commerce (Frankreich, Belgien, Handelsgericht)
TribPaix	Tribunal de Justice de Paix (Frankreich)

XI. Literatur zum Montrealer Übereinkommen und zur Präambel

Bollweg Das Montrealer Übereinkommen, Rückblick – Überblick – Ausblick, ZLW 2000 439–451; *ders* Dornröschen ist hellwach – Eine Entgegnung auf Ruhwedel/Schmid, RRa 2001 21–24; *Brandi-Dobrn* Auslegung internationalen Einheitsrechts durch die internationale Rechtsprechung – Das Beispiel des Warschauer Abkommens von 1929, TranspR 1996 45–57; *Cheng* The Labyrinth of the Law of International Carriage by Air, ZLW 2001 155–172; *ders* The 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air concluded on the Seventieth Anniversary of the 1929 Warsaw Convention (Part I), ZLW 2000 287–307; *ders* (Part II) ZLW 2000 484–499; *Diederiks-Verschoor* Die Vereinbarung von Montreal von 1966 und ihre Folgen, ZLW 1970 25–33; *dies* Current Practice and Developments in Air Cargo: Comparison of the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999, in: Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert, FS Böckstiegl (2001) S 26–45 = ETR 2004 739–757; *Frings* Kollisionsrechtliche Aspekte des internationalen Luftbeförderungsvertrages, ZLW 1977 8–22; *Garnault* Le Protocole de la Haye, RFDA 1956 1–13; *Gates* La Convention de Montréal de 1999, RFDA 1999 439–456; *Giemulla/Schmid* Die europarechtliche Neuordnung bei Flugunfällen und ihre Auswirkung auf Luftfahrtunternehmen, NZV 1998 225–229; *Gonzalez-Lebrero* Montréal 1999 à travers une optique espagnole, RDFA 1999 447–456; *Harms/Schuler-Harms* Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen, TranspR 2003 369–377; *Hermida* The New Montreal Convention: The International Passenger's Perspective, ASL 2001 150–155; *Heuer* Was ist eigentlich so besonders am Luftfrachtverkehr, oder Haftungsbeschränkung für Vorsatz?, TranspR 2003 100–102; *Kadletz* Das neue Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 über den internationalen Luftbeförderungsvertrag (Neues Warschauer Abkommen), VersR 2000 927–935; *ders* Internationales Lufttransportrecht unter dem Einfluss staatlichen Drucks, RIW 2000 540–544; *Koller* Schadensverhütung und Schadensausgleich bei Güter- und Verspätungsschäden nach dem Montrealer Übereinkommen, TranspR 2004 181–194; *Leffers* Conséquences jurisprudentielles probables de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne, RFDA 1999 457–465; *Le Goff* La Convention complémentaire de Varsovie et la Conférence de Guadalajara, RFDA 1963 21–33; *Littger/Kirsch* Die Haftung im internationalen Luftverkehr nach Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens, ZLW 2003 563–581; *Luko-schek* Das anwendbare Deliktsrecht bei Flugzeugunglücken, Diss Mannheim (1984); *Mauritz* Current Legal Developments: The ICAO International Conference on Air Law, Montreal, Mai 1999, ASL 1999 153–157; *Milde* Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention, ULR 1999 835–861; *Mühlbauer* Die Verbesserung des Schutzes der Fluggäste durch die EG-Verordnung Nr 2027/97 vom 9.10.1997, VersR 1998 1335–1337; *Müller-Rostin* Das neue Warschauer Abkommen im Überblick, TranspR 1999 291–293; *ders* Die Internationale Luftrechtskonferenz von Montreal zur Reform des Warschauer Abkommens (10.–28. Mai 1999), ZLW 2000 36–51; *ders* Montrealer Protokoll Nr 4 und Montrealer Übereinkommen, TranspR 2000 234–238; *ders* Redaktionelle Unzulänglichkeiten im Übereinkommen von Montreal von 1999 über den internationalen Luftbeförderungsvertrag, VersR 2001 683–688; *ders* Das Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 – neue Haftungsregelungen für den internationalen Flugverkehr, GPR 2004 266–271; *Ott* Die Luftfrachtbeförderung im nationalen und internationalen Bereich, Diss München (1990); *Riese* Die internationale Luftrechtskonferenz von Guadalajara, ZLW 1962 1–49; *Risch* Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts, Diss Saarbrücken (1973); *Ruhwedel* Das auf den Luftbeförderungsvertrag anwendbare Recht, TranspR 1983 141–142; *ders* Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999, TranspR

2001 189–202; *ders* Die „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ und das Montrealer Übereinkommen, *TranspR Sonderbeilage* 2004 34–36; *Saenger* Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts, *NJW* 2000 169–175; *Sand* „Parteiautonomie“ in internationalen Luftbeförderungsverträgen, *ZLW* 1969 205–218; *Schiller* Das Warschauer Abkommen beim Wort genommen, *TranspR* 1996 173–183; *Schmid* The Warsaw Convention between Dus and Dawn. The IATA Intercarrier Agreements – A Requiem for a well-proved Liability System, *ASL* 1997 50–55; *ders* Neue Haftungsrisiken bei Personenschäden im Luftfahrtbereich, *VersR* 2002 26–30; *Schmid/Müller-Rostin* In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommen von 1999 – Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte, *NJW* 2003 3516–3523; *Schobel* Die Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen, *Diss Erlangen* (1992); *Schollmeyer* Die Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr zwischen Warschau, Montreal und Brüssel, *IPRax* 2004 78–82; *Wahlen* The new Warsaw Convention, *ASL* 2000 12–26; *Weber* The Modernization and Consolidation of the Warsaw System on Air Carrier Liability: the Montreal Convention of 1999, in: *Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert*, FS Böckstiegel (2001).

A. Entstehungsgeschichte

- 1 Das Montrealer Übereinkommen wurde auf Initiative der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf einer Diplomatischen Konferenz am 28. Mai 1999 verabschiedet. Es basiert in Teilen auf seinem Vorläufer, dem Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929,¹ und einer Reihe von Zusatzabkommen und privatrechtlichen Vereinbarungen, die insgesamt als sog Warschauer Abkommenssystem bezeichnet werden. Zwischen dem Warschauer Abkommen von 1929 und dem Montrealer Übereinkommen liegen jedoch nicht nur der zeitliche Abstand von immerhin 70 Jahren. Beide Regelungswerke beruhen auf völlig unterschiedlichen Vorstellungen über das Haftungssystem im internationalen Luftprivatrecht. Im Folgenden soll die Entwicklungsgeschichte der zivilrechtlichen Haftung im internationalen Luftverkehr ausgehend vom Warschauer Abkommen über das Haager Protokoll von 1955, das IATA-Intercarrier-Agreement von 1995 bis hin zur Europäischen Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen von 1997 nachgezeichnet werden.

I. Das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 und das Haager Protokoll von 1955

1. Das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929

- 2 Das allgemein als *Warschauer Abkommen* bezeichnete *Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr* beruht auf dem Vorentwurf der französischen Regierung eines Abkommens über die Beförderungsscheine und die Haftung des Unternehmers im internationalen Luftverkehr aus dem Jahre 1925. Dieser Vorentwurf wurde auf der ersten Internationalen Luftprivatrechtskonferenz im Oktober 1925 vorgestellt und anschließend einer Sachverständigengruppe, dem *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens* (CITEJA) zur Bearbeitung übergeben. Dieser Vorentwurf² wurde von der CITEJA auf drei Sitzungen (Paris 1926, Paris 1927 und Madrid 1928) beraten. Den wesentlich umgestalteten Entwurf legte die CITEJA dann der zweiten Internationalen Luftprivat-

¹ Vgl RGBI 1933 II S 1039.

² Der Entwurf in der Fassung vom Mai 1926 ist

abgedruckt in Frankfurter Kommentar zum WA im Anh zu IV-1.

rechtskonferenz vor, die vom 4. Oktober 1929 in Warschau zusammentrat und auf der 32 Staaten, unter anderem das Deutsche Reich, vertreten waren. Am 12. Oktober 1929 wurde das Abkommen von insgesamt 23 Staaten – unter anderem vom Deutschen Reich – gezeichnet. 90 Tage nach der Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde trat es gemäß seinem Art 37 Abs 2 WA 1929 am 13. Februar 1933 in Kraft. Durch Gesetz vom 30. November 1933 wurde Deutschland am 29. Dezember 1933 Mitglied.³

Wie bereits der Name des Abkommens ankündigt, regelt das Warschauer Abkommen den internationalen Luftbeförderungsvertrag nicht erschöpfend, sondern gibt nur einzelne Regeln über den Inhalt der Beförderungsdokumente und die Haftung des Luftfrachtführers. In ihrem rechtlichen Ausgangspunkt ist die Haftung des Luftfrachtführers eine Verschuldenshaftung, wobei allerdings eine Beweislastumkehr zu Gunsten des Geschädigten eingreift. Dem Luftfrachtführer steht die Möglichkeit des Entlastungsbeweises offen, wenn er sein mangelndes Verschulden oder dasjenige seiner Leute nachweist. Soweit dem Luftfrachtführer dieser Beweis nicht gelingt, haftet er. Im Interesse des Luftfrachtführers ist dessen Haftung nach Art 22 WA 1955 summenmäßig beschränkt, und zwar für Personenschäden auf 125 000 Goldfranken.⁴ Eine unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers greift nur in zwei Fällen ein, wenn der Luftfrachtführer oder seine Leute nach Art 25 WA 1929⁵ in besonders grobem Maße schuldhaft gehandelt haben, oder wenn der Luftfrachtführer es versäumt hat, dem Reisenden die erforderlichen Beförderungsdokumente auszustellen.

2. Das Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls von 1955

Bereits kurze Zeit nach Inkrafttreten des Warschauer Abkommens von 1929 kam zum einen Kritik von den betroffenen Luftfahrtgesellschaften auf, welche die Vorschriften über den Luftfrachtbrief (Artt 8 und 9 WA 1929)⁶ als zu einschränkend an-

³ Vgl die Bekanntgabe in RGBl 1933 II S 1039.

⁴ Die Umrechnung ergibt sich aus der 4. VO über den Umrechnungssatz für Französische Franken v 4.12.1973 (BGBl 1973 I S 1815) und dem Goldfranken-Umrechnungsgesetz v 9.6.1980 (BGBl 1980 II S 721).

⁵ Art 25 WA 1929 bestimmt: „(1) Hat der Luftfrachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichkommt, so kann er sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.“

(2) Das gleiche gilt, wenn der Schaden unter denselben Voraussetzungen von einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen verursacht worden ist.“

⁶ Art 8 WA 1929 lautet: „Der Luftfrachtbrief soll folgende Angaben enthalten:

a) Ort und Tag der Ausstellung;
b) Abgangs- und Bestimmungsort;
c) die vorgesehenen Zwischenlandungen; der Luftfrachtführer kann sich jedoch vertraglich ausbedingen, dass er sie beim Vorliegen zwingender Gründe ändern darf, ohne dass die Beförderung hierdurch ihre Eigen-

schaft als internationale Beförderung verliert;

d) Namen und Anschrift des Absenders;
e) Namen und Anschrift des ersten Luftfrachtführers;
f) Namen und Anschrift des Empfängers, wenn dieser benannt ist;
g) die Art des Gutes;
h) Anzahl, Art der Verpackung und die besonderen Merkzeichen oder Nummern der Frachtstücke;
i) Gewicht, Menge, Raumgehalt oder Maße des Gutes;
j) den äußerlich erkennbaren Zustand des Gutes und der Verpackung;
k) den Beförderungspreis, wenn er vereinbart ist, sowie Zeit und Ort der Zahlung und die Person des Zahlungspflichtigen;
l) bei Nachnahmesendungen: den Preis des Gutes und gegebenenfalls den Betrag der Nachnahmekosten;
m) den Betrag des gemäß Artikel 22 Abs 2 deklarierten Wertes;
n) die Angabe, in wieviel Stücken der Luftfrachtbrief ausgestellt ist;
o) ein Verzeichnis der dem Luftfrachtführer übergebenen Begleitpapiere;

sahen. Der Verstoß gegen die Bestimmung über den Inhalt des Luftfrachtbriefs hatte eine unbeschränkte Haftung zur Folge. Zum anderen wurden im Laufe der Zeit die Haftungsgrenzen für Personenschäden als unzureichend empfunden. Auf einer Diplomatischen Konferenz, die vom 6. bis 28. September 1955 im Haag tagte, wurde ein *Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr*⁷ beschlossen.

- 5 Das Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls⁸ beinhaltet unter anderem eine Verdoppelung der Haftungsgrenzen für Personenschäden auf 250 000 Goldfranken. Als weitere wichtigere Neuerung wurde den Gerichten nach Art 22 Abs 4 WA 1955⁹ die Möglichkeit eröffnet, neben der Schadensersatzleistung einen weiteren Betrag zur Abdeckung ihrer Gerichtskosten und sonstigen Ausgaben zuzusprechen. Auch die Vorschrift des Art 25 WA 1955 über die unbegrenzte Haftung bei qualifiziertem Verschulden wurde dahingehend geändert, dass Haftungsbeschränkungen nicht bestehen, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute des Luftfrachtführers ist von dem Geschädigten ferner zu beweisen, dass diese in Ausführung ihrer Verrichtung gehandelt haben. Selbst diese Haftungsverschärfungen erschienen den Vereinigten Staaten von Amerika seinerzeit als zu gering, so dass sie das Haager Protokoll nicht ratifizierten und unter dramatischen Umständen, die auch eine im letzten Moment zurückgenommene Kündigung des Warschauer Abkommens beinhalteten,¹⁰ darauf hinwirkten, dass sich 1966 die die Vereinigten Staaten von Amerika anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften zur Anerkennung höherer Haftungsgrenzen verpflichteten.¹¹

II. Die weitere Entwicklung und Zersplitterung des Warschauer Abkommenssystems

1. Weitere völkerrechtliche Harmonisierungsbemühungen

- 6 Das Warschauer Abkommen ist durch eine Vielzahl von weiteren Zusatzabkommen, Protokollen und Zusatzprotokollen abgeändert und ergänzt worden, von denen einige nahezu weltweit ratifiziert und in Kraft getreten sind, andere hingegen nur eine geringe Verbreitung erfahren haben und wiederum andere mangels Erreichen der aus-

p) die Beförderungsfrist und eine kurze Bezeichnung des Reisewegs (über ...), sofern sie vereinbart sind;

q) die Angabe, dass die Beförderung der Haftungsordnung dieses Abkommens unterliegt.“

⁷ Vgl BGBl 1958 II S 291, 292. In Kraft für die Bundesrepublik Deutschland seit dem 1. August 1963.

⁸ Vgl auch *Garnault* RFDA 1956 1ff; *Schwenk/Giemulla*³ Handbuch S 374 ff.

⁹ Die Vorschrift lautet: „Die in diesem Artikel festgesetzten Haftungsbeschränkungen hindern das Gericht nicht, zusätzlich nach seinem Recht einen Betrag zuzusprechen, der ganz oder teilweise den vom Kläger angewendeten Gerichts-

kosten und sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit entspricht. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der zugesprochene Schadensersatz, ohne Berücksichtigung der Gerichtskosten und der sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, denjenigen Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.“

¹⁰ Vgl dazu *FrankfKomm/Giemulla* Einl zum MÜ Rn 5.

¹¹ Vgl unten Montrealer Zwischenvereinbarung von 1966.

reichenden Ratifikationszahl überhaupt keine Wirksamkeit erlangt haben. Zu nennen sind:

- das Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961;¹²
- das Zusatzprotokoll von Guatemala vom 8. März 1971;¹³
- die Montrealer Zusatzprotokolle Nr 1–4 vom 25. September 1975.¹⁴

a) Zusatzabkommen von Guadalajara

Im Jahre 1961 wurde das Zusatzabkommen von Guadalajara zum Warschauer Abkommen geschlossen.¹⁵ Das Zusatzabkommen unterwirft sowohl den vertraglichen als auch den ausführenden Luftfrachtführer der Haftung des Warschauer Abkommens. Hintergrund für die Verabschiedung des Zusatzabkommens war, dass im internationalen Luftverkehr die Luftbeförderung, zu der sich der Luftfrachtführer verpflichtet hat, aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen vielfach nicht durch diesen selbst, sondern durch einen Dritten ausgeführt wird. In diesen Fällen war umstritten, ob nun der vertragliche oder nur der ausführende Luftfrachtführer dem Warschauer Abkommen unterliegt. Nach der in den kontinental-europäischen Staaten vorherrschenden Auffassung wurde insoweit eine Regelungslücke entdeckt, als nur der vertragliche Luftfrachtführer der Haftung des Warschauer Abkommens unterliegt. Die Ansprüche des Reisenden oder des Absenders gegen den Dritten, der die Luftbeförderung ausführt, richten sich dagegen nach den allgemeinen Vorschriften des nationalen Rechts mit der Folge, dass der Reisende oder der Absender ein Verschulden nach § 823 BGB nachzuweisen hätte. Nach anglo-amerikanischer Auffassung sollte dagegen die Haftung nach dem Warschauer Abkommen nicht stets den vertraglichen Luftfrachtführer treffen, sondern in bestimmten Fällen denjenigen, der die Beförderung tatsächlich ausführt. Mit dem Zusatzabkommen von Guadalajara wird sowohl der vertragliche als auch der ausführende Luftfrachtführer dem Haftungsregime des Warschauer Abkommens unterworfen.

b) Zusatzprotokoll von Guatemala

Mit dem nicht in Kraft getretenen Zusatzprotokoll von Guatemala vom 8. März 1971¹⁶ sollten erneut die Haftungssummen, für Personenschäden auf 1 500 000 Goldfranken, angehoben werden. Kernstück der Reformbemühungen war die verbesserte Haftung des Luftfrachtführers für Personenschäden im Sinne einer strikten Erfolgs haftung. Danach sollte der Luftfrachtführer einen Personenschaden allein aufgrund der Tatsache zu ersetzen haben, dass das Ereignis, durch das der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen eingetreten ist. Die im Warschauer Abkommen vorgesehene Möglichkeit des Luftfrachtführers, sich bei mangelndem Verschulden oder höherer Gewalt zu entlasten, sollte entfallen. Nur dann, wenn der Tod oder die Körperverletzung des Reisenden Folge seines eigenen Gesundheitszustandes ist, oder wenn der Luftfrachtführer

¹² BGBl 1963 II S 1159, 1160.

¹³ Das Zusatzprotokoll ist nicht in Kraft getreten.

¹⁴ Die Zusatzprotokolle Nr 1 und 2 sind seit dem 15. Februar 1996 in Kraft, das Zusatzprotokoll Nr 4 ist seit dem 14. Juni 1998 in Kraft. Das Zusatzprotokoll Nr 3 ist bisher nicht in Kraft

getreten. Deutschland hat sämtliche Montrealer Protokolle bisher nicht ratifiziert.

¹⁵ Vgl dazu *Le Goff RFDA 1963* 21 ff; *Riese ZLW 1962* 1 ff.

¹⁶ Abdruck des Protokolls in deutscher Übersetzung in *ZLW 1971* 176.

ein Verschulden des Geschädigten nachweisen kann, sollte er sich von seiner absoluten Haftung befreien können.

- 9 Das Zusatzprotokoll von Guatemala wurde von insgesamt 33 Staaten unterzeichnet. Bis heute haben lediglich 12 Staaten das Zusatzprotokoll ratifiziert. Das Inkrafttreten des Protokolls setzt 30 Ratifikationsurkunden voraus.

c) Montrealer Zusatzprotokolle Nr 1–4

- 10 Im Jahre 1975 fand eine weitere Internationale Konferenz für Fragen des Lufttransportrechts statt, wobei vier Protokolle zur Verbesserung des Warschauer Abkommens gezeichnet wurden. Ziel dieser Konferenz war zunächst nur, einige die Güterbeförderung betreffende Vorschriften zu ändern. Im Laufe dieser Konferenz entschied man sich, die Rechnungseinheit des Warschauer Abkommens, den sog Gold- oder Poincaré-Franken, auf das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds umzustellen. Bei der Schaffung des Warschauer Abkommens war es eines der wesentlichen Ziele der Staaten, die Haftungsbeträge in einer Währungseinheit auszudrücken, die von wirtschaftlichen Schwankungen und nationalen Wertfestsetzungen unabhängig sind. Angesichts der damaligen krisen- und inflationsgeschüttelten Weltwirtschaft wählte man als Rechnungseinheit den Poincaré-Franken, eine Währungseinheit im Werte von $65 \frac{1}{2}$ Milligramm Gold von 900/1 000 Feingehalt. Solange die Vertragsstaaten einen festen Umrechnungswert für Gold besessen hatten, gab es grundsätzlich mit dem Poincaré-Franken als Rechnungseinheit keine Schwierigkeiten. Mit dem Zusammenbruch des Systems von Bretton Woods und der damit verbundenen Aufgabe der Goldkonvertibilität des US-Dollars war die jahrzehntelange Stabilität der Haftungsgrenzen gefährdet. Aus diesem Grund sehen die Montrealer Zusatzprotokolle Nr 1, 2 und 3 die Einführung des Sonderziehungsrechts als Rechnungseinheit vor. Das Montrealer Protokoll Nr 4 hingegen beschäftigt sich mit den frachtrechtlichen Vorschriften und schlägt Änderungen aufgrund der fortgeschrittenen Datenverarbeitungstechnik im Hinblick auf die Ausstellung alternativer Frachtdokumente vor.
- 11 Die Montrealer Zusatzprotokolle Nr 1 und 2 sind seit dem 15. Februar 1996 in Kraft, das Zusatzprotokoll Nr 4 ist seit dem 14. Juni 1998 in Kraft. Das Zusatzprotokoll Nr 3 ist bisher nicht in Kraft getreten. Deutschland hat sämtliche Montrealer Protokolle bisher nicht ratifiziert.

2. Montrealer Zwischenvereinbarung, Malta-Abkommen und IATA-Intercarrier-Agreement

- 12 Den bereits genannten Regelungen folgten zunächst keine weiteren völkerrechtlichen Änderungen des Warschauer Systems, wenngleich insbesondere eine Anpassung seiner Haftungshöchstgrenzen an die geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse immer dringlicher wurde. Nachdem bereits 1966 in der sog **Montrealer Zwischenvereinbarung**¹⁷ für den die Vereinigten Staaten berührenden Luftverkehr zwischen den Luftfahrtgesellschaften und der US-amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde privat-rechtlich eine Anhebung der Haftungshöchstgrenzen bei Personenschäden von Passagieren vereinbart worden war, verpflichteten sich 1976 zahlreiche westeuropäische Fluggesellschaften durch das sog **Malta-Agreement**¹⁸ zur Anhebung dieser Haftungs-

¹⁷ Vgl hierzu *Diederiks-Verschoor* ZLW 1970 25ff; *Schobel* Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers S 14.

¹⁸ Vgl FrankfKomm/*Giemulla* Einl zum MÜ Rn 13.

höchstgrenzen für den außeramerikanischen Luftverkehr. Weitergehende Haftungsverbesserungen brachte 1995 das **IATA-Intercarrier-Agreement**, dem sich inzwischen der ganz überwiegende Teil der weltweit operierenden Fluggesellschaften angeschlossen hat: Haben diese Fluggesellschaften das Intercarrier-Agreement ihren Beförderungsbedingungen zugrunde gelegt, haften sie bei Personenschäden von Passagieren nach dem Warschauer Abkommen verschuldensunabhängig bis zu einem Höchstbetrag von 100000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus aus vermutetem Verschulden unbegrenzt.

3. Verordnung (EG) Nr 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen

Am 9. Oktober 1997 wurde die Verordnung (EG) Nr 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen erlassen¹⁹, die für die Europäische Gemeinschaft seit dem 18. Oktober 1998 in Kraft ist und in jedem Mitgliedstaat unmittelbar geltendes Recht darstellt.²⁰ Diese Verordnung sieht entgegen Art 22 WA 1955, aber entsprechend dem IATA-Intercarrier-Agreement in Art 3 Abs 1 Buchstabe a eine unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers für Tod und Körperverletzung des Reisenden vor. Nach Art 3 Abs 2 der Verordnung soll sich der Luftfrachtführer bei Schäden bis zu 100000 SZR nicht entlasten können. Lediglich bei Mitverschulden des Geschädigten kommt nach Art 3 Abs 3 der Verordnung eine Haftungsminde rung nach nationalen Vorschriften in Betracht. Darüber hinaus sieht die Verordnung in Art 5 eine Vorauszahlungspflicht in Höhe von mindestens 15000 Sonderziehungsrechten vor. Schließlich ist die Aufnahme dieser Haftungsregelungen in die Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen gemäß Art 6 der Verordnung angeordnet. **13**

III. Die Revision des Warschauer Systems: das Montrealer Übereinkommen

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Rechtszersplitterung der einzelnen Quellen des Luftprivatrechts und der mangelnden Akzeptanz der Montrealer Zusatzprotokolle von 1975 begann die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal im Jahr 1994 mit den Vorarbeiten zu einer umfassenden Revision des Warschauer Systems. Im Juni 1994 gab der ICAO Council beim ICAO Sekretariat und der IATA eine sozio-ökonomische Analyse der Haftungshöchstgrenzen in Auftrag. 1995 wies die ICAO Assembly den Council an, die Revisionsbemühungen zu beschleunigen, was zur Einsetzung einer Secretariat Study Group führte, die das Legal Bureau der ICAO bei der Vorbereitung einer Revision unterstützen sollte. Die Study Group sprach sich bereits bei ihrer ersten Sitzung im Februar 1996 für die Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens mit einem zweistufigen Haftungssystem für Personenschäden aus. Im März 1996 beauftragte der ICAO Council das ICAO Legal Bureau, unterstützt durch die Study Group, den Entwurf eines neuen Übereinkommens auszuarbeiten. Noch im selben Jahr konnte ein erster Übereinkommensentwurf vorgelegt werden, der in der 30. Sitzung des ICAO Legal Committee vom 28. April bis 9. Mai 1997 eingehender Beratung unterzogen wurde. Im Juni 1997 entschied die ICAO, den überarbeiteten Entwurf den Mitgliedstaaten zur Stellungnahme zu über- **14**

¹⁹ ABl EG Nr L 285 vom 17. Oktober 1997, S 1 – im Folgenden: EG-VO Nr 2027/97.

²⁰ Vgl dazu *Giemulla/Schmid* NZV 1998 225 ff; *Mühlbauer* VersR 1998 1335 ff.

senden und beauftragte die Study Group mit der Bewertung dieser Stellungnahmen und mit Empfehlungen zu den vom Legal Committee offen gelassenen Punkten. Wenig später setzte der ICAO Council eine „Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System“ mit Experten aus den Mitgliedstaaten zur Feinabstimmung des Entwurfs ein, die unter Vorsitz des Mauritiers Vijay Poonoosamy im April 1998 tagte und dem ICAO Council Bericht erstattete. Dieser Bericht wurde im ICAO Council am 3. Juni 1998 beraten. Es wurde beschlossen, eine Diplomatische Konferenz zur abschließenden Beratung und Annahme des Entwurfs nach Montreal einzuberufen.

- 15 Unter Federführung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und unter dem Vorsitz des Jamaikaners *Dr. Kenneth Rattray* fand schließlich vom 10. bis 28. Mai 1999 in Montreal die Diplomatische Konferenz statt. Es nahmen 118 ICAO-Mitgliedstaaten und 12 Nichtregierungsorganisationen teil. Die Konferenz schloss am 28. Mai 1999 mit der Annahme des vorliegenden Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das weithin als Montrealer Übereinkommen bezeichnet wird. Das neue Regelwerk wurde noch am selben Tage zur Zeichnung aufgelegt und sogleich von 52 teilnehmenden Staaten gezeichnet, darunter die Vereinigten Staaten sowie die EG-Mitgliedstaaten Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal und das Vereinigte Königreich.

B. Inhalt des Übereinkommens in Grundzügen

- 16 Das Montrealer Übereinkommen besteht aus 57 Artikeln und gliedert sich in sieben Kapitel:
- Allgemeine Bestimmungen (Kapitel I),
 - Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern (Kapitel II),
 - Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes (Kapitel III),
 - Gemischte Beförderung (Kapitel IV),
 - Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer (Kapitel V),
 - Sonstige Bestimmungen (Kapitel VI) und
 - Schlussbestimmungen (Kapitel VII).

Es ist in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jede dieser Sprachfassungen gleichermaßen verbindlich ist. Die hier abgedruckte deutsche Fassung stellt nur eine amtliche Übersetzung dar, die im Rahmen einer Übersetzungskonferenz zwischen der Schweiz, Österreich und Deutschland angefertigt wurde.

- 17 Mit der Aufnahme und Weiterentwicklung der wichtigsten Vorschriften des Warschauer Abkommens, seiner Zusatzabkommen, Protokolle und Zusatzprotokolle sind zwar in dem neuen Übereinkommen weite Bereiche des internationalen Luftprivatrechts umfassend geregelt. Gleichwohl erweist sich die neue Haftungsordnung für Passagierschäden als sein Kernstück.²¹ Das IATA-Intercarrier-Agreement und die Verordnung (EG) Nr 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Un-

²¹ *Saenger* NJW 2000 169, 172; *Schiller* SJZ 2000 184.

fällen²² waren für die Neukodifikation Vorbild und Schwungrad zugleich.²³ Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über das Übereinkommen gegeben werden:

I. Anwendungsbereich

Kapitel I regelt in Artt 1 und 2 MÜ den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens: Das Montrealer Übereinkommen gilt für die internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern durch ein Luftfahrtunternehmen oder jedenfalls gegen Entgelt.²⁴ Dazu müssen Abgangs- und Bestimmungsort vereinbarungsgemäß in zwei unterschiedlichen Vertragsstaaten liegen.²⁵ Auf Postbeförderungen ist das Montrealer Übereinkommen grundsätzlich nicht anwendbar.²⁶ **18**

II. Beförderungsurkunden

Kapitel II enthält in Artt 3–16 MÜ zunächst Regelungen über die zur Beförderung notwendigen Urkunden, die sich für die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck an den entsprechenden Bestimmungen des Zusatzprotokolls von Guatemala, für die Beförderung von Gütern an denjenigen des MP Nr 4 orientieren. Von besonderer praktischer Bedeutung ist dabei die Möglichkeit, anstelle der Ausgabe verkörperter Beförderungsurkunden die notwendigen Angaben anderweitig aufzuzeichnen und auf Verlangen dem Reisenden eine schriftliche Erklärung hierüber²⁷ und dem Absender von Gütern eine Empfangsbestätigung²⁸ auszuhändigen. Damit kann künftig weitgehend eine elektronische Abwicklung Einzug halten.²⁹ **19**

III. Haftungsregime des Luftfrachtführers

Kapitel III enthält in Artt 17–37 MÜ das neue Haftungsregime, das gegenüber dem Warschauer Haftungssystem wesentliche Verbesserungen für die Reisenden vorsieht. Haftungsschuldner ist nach dem Montrealer Übereinkommen der Luftfrachtführer. Anders als das Warschauer Abkommen unterscheidet das Montrealer Übereinkommen indes für die Haftung nach der Schadensart: **20**

1. Personenschäden

Die Haftung für Personenschäden folgt weitgehend dem Vorbild des IATA-Inter-carrier-Agreements und der EG-VO Nr 2027/97: Für sie wird bei einem Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs, beim Ein- oder Aussteigen verschuldensunabhängig bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus für vermutetes Verschulden unbegrenzt haftet.³⁰ Gehaftet wird dabei nur bei Tötung oder Körperverletzung des Reisenden, nicht dagegen für psychische Schäden, die nicht im Zusam- **21**

²² ABl EG Nr L 258 vom 17.10.1997 S 1; im Folgenden abgekürzt: EG-VO Nr 2027/97.

²³ *Bollweg ZLW 2000 439, 443; Kadletz VersR 2000 927, 930; Leffers RFDA 1999 457; Saenger NJW 2000 169, 170.*

²⁴ Vgl Art 1 Abs 1 MÜ.

²⁵ Vgl Art 1 Abs 1 MÜ.

²⁶ Vgl Art 2 Abs 3 MÜ.

²⁷ Vgl Art 3 Abs 2 MÜ.

²⁸ Vgl Art 4 Abs 2 MÜ.

²⁹ *Bollweg ZLW 2000 439, 443; Kadletz VersR 2000 927, 931; Müller-Rostin ZLW 2000 36, 37; Saenger NJW 2000 169, 172.*

³⁰ Vgl Art 17 Abs 1, Art 21 MÜ.

menhang mit einer Körperverletzung stehen.³¹ Soweit nationales Recht wie etwa Art 5 der EG-VO Nr 2027/97 den Luftfrachtführer zur Leistung von Vorauszahlungen verpflichtet, stellt Art 28 MÜ den Geltungsanspruch einer solchen Verpflichtung auch für Beförderungen im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens sicher.

2. Reisegepäckschäden

- 22** Für Schäden an aufgegebenem Gepäck wird verschuldensunabhängig bei Zerstörung, Beschädigung und Verlust haftet, solange es sich an Bord oder in der Obhut des Luftfrachtführers befindet.³² Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck und mitgeführten persönlichen Gegenständen des Reisenden wird nur verschuldensabhängig haftet.³³ Der Anspruch ist auf 1 000 Sonderziehungsrechte nach Artikel 22 Abs 2 MÜ begrenzt, es sei denn, der Schaden ist vorsätzlich oder leichtfertig verursacht worden.³⁴

3. Güterschäden

- 23** Für Schäden an beförderten Gütern sieht Art 18 MÜ eine verschuldensunabhängige Haftung für Zerstörung, Beschädigung oder Verlust vor. Von einer Haftung wird der Luftfrachtführer indes befreit, wenn er eine Schadensursächlichkeit der in Art 18 Abs 2 MÜ aufgeführten Umstände (mangelhafte Güter, mangelhafte Verpackung, bewaffnete Konflikte, hoheitliches Handeln bei Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr etc.) nachweisen kann. Begrenzt ist die Haftung nach Art 22 Abs 3 MÜ auf einen Höchstbetrag von 17 Sonderziehungsrechten je Kilogramm. Nach der Konzeption des Montrealer Übereinkommens ist die Haftung grundsätzlich auch bei qualifiziertem Verschulden des Luftfrachtführers und seiner Leute als nicht durchbrechbar ausgestaltet. Hiergegen werden zu Recht verfassungsrechtliche Bedenken geltend gemacht.³⁵

4. Verspätungsschäden

- 24** Art 19 MÜ enthält die bereits aus dem Warschauer Abkommen bekannte Haftung für Verspätungsschäden bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern. Für diese Schäden ist es noch bei der nach dem Warschauer Abkommen allgemein geltenden Regel geblieben, dass aus vermutetem Verschulden haftet wird und sich der Luftfrachtführer durch den Nachweis, alle Maßnahmen zur Schadensverhinderung ergriffen zu haben, entlasten kann. Der Anspruch wegen der Verspätung der Beförderung von Personen ist nach Art 22 Abs 1 MÜ der Höhe nach auf 4 150 Sonderziehungsrechte je Reisenden beschränkt, es sei denn, der Schaden ist vorsätzlich oder leichtfertig verursacht worden.³⁶

IV. Multimodaltransport

- 25** Kapitel IV enthält eine Regelung zum Multimodaltransport. Art 38 MÜ regelt, unter welchen Voraussetzungen das Montrealer Übereinkommen zur Anwendung gelangt, wenn die Beförderung nicht allein durch Luftfahrzeuge durchgeführt wird, sondern auch durch andere Verkehrsmittel, wie Eisenbahn, Schiff und Lkw. Danach

³¹ Vgl *Bollweg* ZLW 2000 439, 444; *Müller-Rostin* ZLW 2000 36, 39f; *Wahlen* ASL 2000 12, 17.

³² Art 17 Abs 2, Art 22 Abs 2 MÜ.

³³ Vgl Art 17 Abs 2 S 3 MÜ.

³⁴ Vgl Art 22 Abs 5 MÜ.

³⁵ Siehe Art 22 MÜ Rn 44ff.

³⁶ Vgl Art 22 Abs 5 MÜ.

findet das Montrealer Übereinkommen nur auf die Teilstrecke der Luftbeförderung Anwendung.³⁷

V. Ausführender Luftfrachtführer

Kapitel V enthält Bestimmungen über den ausführenden Luftfrachtführer. Das Montrealer Übereinkommen implementiert in den Artt 39–48 MÜ die Regelungen des Zusatzabkommens von Guadalajara vom 18. September 1961.³⁸ Dieses Zusatzabkommen bestimmt in Fällen, in denen der ausführende Luftfrachtführer nicht identisch mit dem vertraglichen Luftfrachtführer ist, dass sowohl der vertragliche als auch der ausführende Luftfrachtführer dem Warschauer Abkommen unterliegen. Im Übrigen wird das Verhältnis zwischen ausführendem und vertraglichen Luftfrachtführer geregelt. **26**

VI. Versicherungspflicht

Kapitel VI enthält in Art 50 MÜ eine wichtige Neuerung mit Auswirkungen auf die Realisierung von Haftungsansprüchen. Hiernach müssen die Vertragsstaaten ihre Luftfrachtführer zu einer angemessenen Versicherungsdeckung für gegen sie gerichtete Haftungsansprüche nach diesem Übereinkommen verpflichten. Eine entsprechende Versicherungspflicht besteht bereits nach Art 7 der EG-VO Nr 2407/92, die für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine Versicherungspflicht sowohl für Schäden beförderter Fluggäste, Gepäck und Güter als auch für Drittschäden vorsieht. Zur weiteren Konkretisierung dieser Versicherungsanforderungen hat die Europäische Gemeinschaft die Pflicht zur Unterhaltung einer Haftpflichtversicherung zur Deckung luftverkehrsrechtlicher Drittschäden, Passagierschäden und Güterschäden durch die EG-Verordnung Nr 785/04 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber vom 21. April 2004³⁹ neu geregelt. **27**

VII. Schlussvorschriften

Kapitel VII enthält die Schlussvorschriften. Art 54 MÜ regelt insbesondere das Verhältnis des Montrealer Übereinkommens zu den Vorschriften des Warschauer Systems – dem Warschauer Abkommen, dem Haager Protokoll von 1955, dem Zusatzabkommen von Guadalajara, dem Protokoll von Guatemala sowie den MP Nr 1 bis 4. Zwischen den Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens geht das Montrealer Übereinkommen den Vorschriften des Warschauer Systems vor. Art 57 MÜ schließt bei der Ratifikation zu erklärende Vorbehalte grundsätzlich aus. Die Vorschrift gestattet es den Vertragsstaaten jedoch, durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation zu erklären, dass das Übereinkommen nicht für Beförderungen in militärischen Luftfahrzeugen oder für unmittelbar von dem Vertragsstaat ausgeführte Beförderungen zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben gilt. Von beiden Vorbehalten hat die Bundesrepublik Deutschland Gebrauch gemacht.⁴⁰ **28**

³⁷ Beachte aber auch die Ausnahme in Art 18 Abs 4 Satz 2 MÜ.

³⁸ BGBl 1963 II S 1159.

³⁹ ABl EG Nr L 138 vom 21. April 2004, S 1; im Folgenden abgekürzt: EG-VO Nr 785/04.

⁴⁰ Vgl BGBl 2004 II S 1371.

C. Überblick über weitere Rechtsquellen des Luftrechts

- 29 Zu unterscheiden ist zwischen den nationalen Rechtsquellen der Staaten einerseits und dem supranationalen und internationalen Recht andererseits. Diese Rechtsquellen können dabei nicht absolut getrennt werden, da auch internationale Übereinkommen durch Ratifikation zum innerstaatlichen Recht werden und Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft nach Art 249 EGV unmittelbar wirken.

I. Weitere Quellen des internationalen Luftrechts

- 30 Zu erwähnen ist das *Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt* vom 7. Dezember 1944 (sog Chicagoer Abkommen oder ICAO-Abkommen),⁴¹ auf das die Präambel in ihrem vierten Tiré Bezug nimmt. Dieses Abkommen stellt Regeln über den Luftverkehr auf, die dessen Organisation und Technik weltweit standardisieren und damit seiner Sicherheit dienen. Das Abkommen enthält keine Haftpflichtbestimmungen.
- 31 Ferner ist das *Zweite Römische Luftprivatrechtsabkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen* vom 29. Mai 1933 zu nennen. Das Abkommen ist für Deutschland am 12. Januar 1937 in Kraft getreten.⁴² Ziel des Abkommens ist es, den Halter von Luftfahrzeugen bestimmter Art von unvorhergesehenen plötzlichen Beschränkungen seiner Verfügungsbefugnis über das Luftfahrzeug auf Grund leicht zu erwirkender Vollstreckungstitel zu schützen.
- 32 Das *Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen vom 19. Juni 1948*⁴³ regelt die internationale Anerkennung von Sicherungsrechten an Luftfahrzeugen, deren Registrierung sowie die Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge. Das Abkommen führt keine materielle Rechtsvereinheitlichung herbei, sondern soll nur den in den verschiedenen Staaten üblichen Sicherungsmitteln für die Kreditgewährung international zur Anerkennung verhelfen, insbesondere dadurch, dass Luftfahrzeuge zur Sicherung von Forderungen verpfändet werden können, ohne dass der Besitz des Luftfahrzeugs auf den Gläubiger übertragen werden müsste.
- 33 Durch das *Erste*⁴⁴ und *Zweite Römer Haftungsabkommen*⁴⁵ sollte die Haftung des Luftfahrzeugshalters für Drittschäden international vereinheitlicht werden. Das Zweite Römer Haftungsabkommen hat nur geringe Akzeptanz erfahren. Es gilt derzeit in 47 Vertragsstaaten,⁴⁶ deren Zahl durch die Kündigung einiger bedeutender Staaten in den letzten Jahren eher rückläufig ist. Grund hierfür ist vordringlich der unzureichende Opferschutz durch die Festschreibung geringer, heutigen Anforderungen nicht mehr genügender Haftungshöchstgrenzen.

⁴¹ BGBl 1956 II S 411.

⁴² Vgl die Bekanntmachung vom 8. Januar 1937 (RGBl II S 26).

⁴³ BGBl 1959 II S 129.

⁴⁴ Das Abkommen wurde am 29. 5. 1933 geschlossen. Deutschland ist nicht Vertragsstaat des Abkommens. Vgl auch Art 50 MÜ Rdn 21.

⁴⁵ Das Abkommen wurde am 7. 10. 1952 geschlossen. Deutschland ist nicht Vertragsstaat des Abkommens. Vgl auch Art 50 MÜ Rdn 21.

⁴⁶ Vertragsstaaten des Übereinkommens sind: Ägypten,

Algerien, Angola, Argentinien, Aserbaidschan, Bahrain, Belgien, Bolivien, Benin, Brasilien, Ecuador, El Salvador, Gabun, Gambia, Guatemala, Guinea, Haiti, Honduras, Irak, Italien, Kamerun, Jemen, Kenia, Kuba, Kuwait, Luxemburg, Malediven, Mali, Marokko, Mauretanien, Moldau, Niger, Oman, Pakistan, Papua-Neuguinea, Paraguay, Ruanda, Russische Föderation, Seychellen, Spanien, Sri Lanka, Suriname, Togo, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, Uruguay und Vanuatu.

II. Supranationale Rechtsquellen innerhalb der Europäischen Union

Zu nennen ist die Verordnung (EG) Nr 2027/1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen⁴⁷ in der Fassung der Verordnung (EG) Nr 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.5.2002.⁴⁸ Diese Verordnung verweist auf das Montrealer Übereinkommen und erweitert die Geltung des dort festgelegten Haftungssystems für die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck, nicht dagegen von Gütern, auf *innerstaatliche Flüge* in der Europäischen Gemeinschaft und darüber hinaus auch alle Flüge von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft außerhalb der EG. Ergänzt wird diese Verordnung durch die EG-Verordnung Nr 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber vom 21. April 2004.⁴⁹ Dort wird die Pflicht zur Unterhaltung einer Haftpflichtversicherung zur Deckung luftverkehrsrechtlicher Drittschäden, Passagierschäden und Güterschäden vorgeschrieben.

Darüber hinaus gewährt die Verordnung (EG) Nr 261/2004 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 295/91⁵⁰ sog Mindestrechte für Reisende. Art 6 Abs 1 dieser Verordnung regelt den Tatbestand der Abflugverspätung⁵¹ und sieht entsprechende Unterstützungsleistungen gestaffelt je nach Flugentfernung und verzögerter Abflugzeit ab zwei, drei, vier oder fünf Stunden vor.

III. Nationale Rechtsquellen

Das deutsche Luftverkehrsgesetz (LuftVG) regelt die Gefährdungshaftung des Luftfahrzeugshalters sowie die meist vertragliche Haftung des Luftfrachtführers im innerdeutschen Luftverkehr. Für den internationalen Luftverkehr kommt ihm insoweit Bedeutung zu, als dort nach den Regeln des Internationalen Privatrechts nationales Recht anzuwenden ist. **35**

Die Luftverkehrsordnung (LuftVO) entspricht weitgehendst dem Chicagoer Abkommen vom 7. Dezember 1944.⁵² Sie regelt unter anderem die Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr, allgemeine Verkehrsregeln, Sichtflugregeln sowie Instrumentenflugregeln. **36**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) regelt unter anderem die Zulassung des Luftfahrtgeräts, die Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal, die Genehmigung von Flugplätzen usw. In den §§ 102 ff LuftVZO sind Vorschriften über die Halterhaftpflicht- und Unfallversicherung enthalten. **37**

⁴⁷ Vgl oben Rdn 13.

⁴⁸ ABl EG Nr L 140 vom 30. 5. 2002 S 2.

⁴⁹ ABl EG Nr L 138 vom 21. April 2004, S 1; im Folgenden abgekürzt: EG-VO Nr 785/04.

⁵⁰ ABl EG 2004 Nr L 46 S 1.

⁵¹ Vgl Art 19 MÜ Rdn 23.

⁵² Vgl oben Rdn 30.

D. Geltung und Wirkung des Montrealer Übereinkommens

I. Das Montrealer Übereinkommen als internationales und innerstaatliches materielles Recht

1. Rechtsnatur

- 38** Das Montrealer Übereinkommen ist ein multinationaler völkerrechtlicher Vertrag und regelt das internationale Luftbeförderungsrecht sowohl im Bereich der Personals als auch der Güterbeförderung. Durch die Hinterlegung der Ratifikationsurkunde Deutschlands ist das 1999 beschlossene Montrealer Übereinkommen deutsches materielles Recht geworden. Da das Montrealer Übereinkommen in Art 1 und 2 MÜ seinen Anwendungsbereich selbst bestimmt, bedarf es, soweit seine Vorschriften reichen und anwendbar sind, keiner Festlegung des anwendbaren nationalen Rechts nach den herkömmlichen Grundsätzen des Internationalen Privatrechts. Gerichte der Bundesrepublik Deutschland und der anderen Vertragsstaaten haben das Montrealer Übereinkommen auf den betreffenden Luftbeförderungsvertrag unmittelbar anzuwenden.

2. Geltungsgrund des Montrealer Übereinkommens

a) Unmittelbare Geltung

- 39** Als innerstaatliche materielle Rechtsnormen gelten die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens ipso jure, soweit sich aus dem Montrealer Übereinkommen ihre Anwendbarkeit ergibt. Eine besondere Vereinbarung ihrer Anwendbarkeit ist daher nicht Voraussetzung der Geltung.

b) Erweiterung des Geltungsbereichs durch nationales Recht

- 40** Der Rechtscharakter des Montrealer Übereinkommens als völkerrechtliches Übereinkommen verwehrt es dem nationalen Gesetzgeber indes nicht, seine materiellen Bestimmungen in einem erweiterten Rahmen für anwendbar zu erklären, so zB auf nicht grenzüberschreitende Beförderungen oder auf Speditionsverträge. Das letztere ist bereits durch den Gesetzgeber aufgrund der §§ 458 bis 460 HGB erfolgt. Soweit der Spediteur die Beförderung durch Selbsteintritt ausführt oder Fixkostenspediteur ist, gilt er aufgrund der Rechtsfolgenverweisung als Luftfrachtführer. Insoweit finden auf ihn die Haftungsregeln des Montrealer Übereinkommens Anwendung.

c) Geltung des Montrealer Übereinkommens kraft vertraglicher Vereinbarung

- 41** Das Montrealer Übereinkommen kann im Rahmen der Vertragsfreiheit grundsätzlich im Luftverkehr mit Nichtvertragsstaaten sowie zwischen Spediteuren als Vertragsordnung vereinbart werden. Das Übereinkommen wird damit nach deutschem Recht Inhalt des Beförderungsvertrags, die Regeln des Montrealer Übereinkommens können in diesem Fall abbedungen werden. Mit der Vereinbarung des Montrealer Übereinkommens als Vertragsordnung außerhalb seines sachlichen Geltungsbereichs (zB für innerstaatliche Luftbeförderungen, für Luftbeförderungen zwischen Nichtvertragsstaaten, für Luftbeförderungen mit anderen Verkehrsmitteln oder zwischen Luftfrachtführern und Spediteuren) gewinnt es die Rechtsnatur Allgemeiner Geschäftsbedingungen und kann sich gegenüber zwingenden Rechtsnormen der nach Kollisionsrecht anwendbaren Rechtsordnung nicht durchsetzen, muss also gegenüber

zwingendem nationalem Frachtrecht zurücktreten. Ferner unterliegt dann seine Vereinbarung der Inhaltskontrolle gemäß der §§ 307 ff BGB.

II. Wirkungsweise des Montrealer Übereinkommens

1. Zwingende Wirkung des Montrealer Übereinkommens für die Vertragsstaaten

Die Vereinbarung der Rechtsordnung eines Nichtvertragsstaats durch die Parteien ist vor Gerichten der Vertragsstaaten unwirksam. Art 49 MÜ erklärt die Bestimmungen des Beförderungsvertrags für zwingend; alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, mit denen die Parteien durch Bestimmung des anwendbaren Rechts oder durch Änderung der Vorschriften über die Zuständigkeit vom Montrealer Übereinkommen abweichen, sind nichtig. Soweit dagegen die materielle Haftungsordnung gewahrt bleibt, ist eine „abweichende“ Vereinbarung gleichwohl zulässig. **42**

2. Anwendung des Montrealer Übereinkommens durch Gerichte in Nichtvertragsstaaten

Gerichte in Staaten, die das Montrealer Übereinkommen nicht ratifiziert haben, brauchen dessen Bestimmungen nicht anzuwenden, auch wenn nach Art 1 MÜ an sich die Anwendungsvoraussetzungen vorliegen. Denn sie sind durch die Rechtsanwendungsregeln der Artt 1 und 2 MÜ nicht gebunden. Für diese ausländischen Gerichte gelten zunächst die Vorschriften ihres eigenen Kollisionsrechts. Verweisen diese auf das Montrealer Übereinkommen, ist es anwendbar. **43**

III. Mitgliederstand

Das Montrealer Übereinkommen ist mit der Hinterlegung der 30. Ratifikationsurkunde am 4. November 2003 gem Art 54 Abs 6 Satz 1 MÜ in Kraft getreten. Neben der Europäischen Gemeinschaft⁵³ ist das Montrealer Übereinkommen von folgenden Staaten mit Wirkung zum angegebenen Datum ratifiziert worden: **44**

Ägypten (25. 4. 2005)	Dänemark (28. 6. 2004)
Albanien (19. 12. 2004)	Deutschland (28. 6. 2004)
Bahrain (4. 11. 2003)	Estland (4. 11. 2003)
Barbados (4. 11. 2003)	Finnland (28. 6. 2004)
Belgien (28. 6. 2004)	Frankreich (28. 6. 2004)
Belize (4. 11. 2003)	Gambia (9. 5. 2004)
Benin (29. 5. 2004)	Griechenland (4. 11. 2003) ⁵⁴
Botsuana (4. 11. 2003)	Island (16. 8. 2004)
Bulgarien (9. 1. 2004)	Irland (28. 6. 2004)
China (31. 7. 2005)	Italien (28. 6. 2004)

⁵³ Die Europäische Gemeinschaft hat als Organisation einer regionalen Wirtschaftsorganisation die Ratifikationsurkunde gemeinsam mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (Ausnahme: Griechenland und Portugal) am 29. April 2004 beim Verwahrer hinterlegt. Das Über-

einkommen trat gem Art 54 Abs 7 MÜ am 28. 6. 2004 für die Europäische Gemeinschaft in Kraft.

⁵⁴ Griechenland hat entgegen dem Ratsbeschluss vom 5. April 2001 (2001/539/EG ABl Nr L 194 S 38), das Übereinkommen gemeinsam mit den

Japan (4. 11. 2003)	Norwegen (28. 6. 2004)
Jordanien (4. 11. 2003)	Österreich (28. 6. 2004)
Kamerun (4. 11. 2003)	Panama (4. 11. 2003)
Kanada (4. 11. 2003)	Paraguay (4. 11. 2003)
Kap Verde (22. 10. 2004)	Peru (4. 11. 2003)
Katar (14. 1. 2005)	Portugal (4. 11. 2003) ⁵⁵
Kenia (4. 11. 2003)	Rumänien (4. 11. 2003)
Kolumbien (4. 11. 2003)	Saudi-Arabien (14. 12. 2003)
Kuwait (4. 11. 2003)	Schweden (28. 6. 2004)
Lettland (15. 2. 2005)	Slowakei (4. 11. 2003)
Libanon (14. 5. 2005)	Slowenien (4. 11. 2003)
Litauen (29. 1. 2005)	Spanien (28. 6. 2004)
Luxemburg (28. 4. 2004)	St Vincent und die Grenadinen (28. 5. 2004)
Malta (4. 7. 2004)	Syrien (4. 11. 2003)
Mazedonien (4. 11. 2003)	Tansania (4. 11. 2003)
Mexiko (4. 11. 2003)	Tonga (19. 1. 2004)
Monaco (17. 10. 2004)	Tschechische Republik (4. 11. 2003)
Mongolei (4. 12. 2004)	Ungarn (7. 1. 2005)
Namibia (4. 11. 2003)	Vereinigte Arabische Emirate (4. 11. 2003)
Neuseeland (4. 11. 2003)	Vereinigten Staaten (4. 11. 2003)
Niederlande (28. 6. 2004)	Vereinigtes Königreich (28. 6. 2004)
Nigeria (4. 11. 2003)	Zypern (4. 11. 2003)

- 45 Der jeweils neueste Stand der Vertragsstaaten ist auf der Internetseite der ICAO⁵⁶ abrufbar bzw aus der Bekanntmachung im Bundesgesetzblatt Teil II ersichtlich und wird jeweils im Fundstellennachweis B zum Stand des Jahresendes zusammengefasst.

E. Geltungsbereich

I. Sachlicher Geltungsbereich

- 46 Das Montrealer Übereinkommen regelt ebenso wie sein Vorläufer nicht sämtliche privatrechtlichen Fragen, die mit einer internationalen Luftbeförderung im Zusammenhang stehen, sondern lediglich „bestimmte Vorschriften“,⁵⁷ die besonders vereinheitlichungsbedürftig sind. Im Vordergrund stehen dabei drei Regelungskomplexe: die Beförderungsdokumente⁵⁸, die Verfügungsrechte bei der Güterbeförderung⁵⁹ sowie die Haftung des Luftfrachtführers für die bei der Beförderung entstandenen Personen- und Sachschäden. Vom sachlichen Geltungsbereich des Montrealer Übereinkommens sind ausgenommen die Beförderung von Postsendungen⁶⁰ sowie die Anwendbarkeit der Dokumentationsvorschriften der Artt 3–5, 7 und 8 MÜ bei Beförderungen unter außergewöhnlichen Umständen.⁶¹

anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren, das Übereinkommen im Alleingang ratifiziert.

⁵⁵ Portugal hat entgegen dem Ratsbeschluss vom 5. April 2001 (2001/539/EG ABl Nr L 194 S 38, das Übereinkommen gemeinsam mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren, das Übereinkommen im Alleingang ratifiziert.

⁵⁶ <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.htm>

⁵⁷ Vgl die englische Fassung („certain rules“) sowie die französische Fassung („certaines règles“).

⁵⁸ Vgl Artt 3–11 MÜ.

⁵⁹ Vgl Artt 12–16 MÜ.

⁶⁰ Vgl Art 2 Abs 3 MÜ.

⁶¹ Vgl Art 51 MÜ.

II. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Montrealer Übereinkommens wird durch Art 1 Abs 1 MÜ beschrieben. Danach gilt das Übereinkommen für internationale Beförderungen. Dieser Begriff wird in Art 1 Abs 2 MÜ näher definiert.⁶² 47

III. Verhältnis des Montrealer Übereinkommens zum Warschauer Abkommenssystem

Art 54 MÜ regelt das Verhältnis zwischen dem Montrealer Übereinkommen und dem Warschauer Abkommenssystem.⁶³ Mit zunehmender Ratifikation des Montrealer Übereinkommens wird dieses sukzessive das Warschauer Abkommen ablösen. 48

F. Auslegung und ergänzende Anwendung nationalen Sachrechts

I. Auslegung und Selbstergänzung des Montrealer Übereinkommens aus sich heraus

1. Auslegung und Selbstergänzung

Als internationales Einheitsrecht soll das Montrealer Übereinkommen zur Rechtsangleichung beitragen. Es kann diese Aufgaben am besten erfüllen, wenn es von den Gerichten der Vertragsstaaten möglichst einheitlich interpretiert und ergänzt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass das Montrealer Übereinkommen entweder aus sich heraus⁶⁴ ohne Rückgriff auf nationale Rechtsordnungen ausgelegt oder durch Analogie aus ihren eigenen Vorschriften ergänzt wird. So ist darauf zu achten, dass Begrifflichkeiten einheitlich interpretiert werden. So lässt sich zB die Frage der Schriftlichkeit iSv Art 34 Abs 1 Satz 2 MÜ durch Rückgriff auf das Schriftlichkeitserfordernis und die hierzu ergangene Rechtsprechung klären. Bei der Auslegung ist daher die Herstellung eines möglichst umfassenden internationalen Rechtsanwendungseinklangs oberstes Ziel.⁶⁵ 49

Der Auslegungskanon wird durch Artt 31 ff Wiener Vertragsrechtsübereinkommen (WVÜ)⁶⁶ vom 25. März 1969 vorgegeben, da das Montrealer Übereinkommen als völkerrechtlicher Vertrag den völkerrechtlichen Regeln über die Auslegung von Rechtsquellen unterliegt. Anders als bei klassischen völkerrechtlichen Verträgen zwischen Staaten handelt es sich beim Montrealer Übereinkommen um einen sog **normativen Vertrag** und insoweit um einen eigenen Typus,⁶⁷ so dass man eher die für die Auslegung von Privatrecht allgemein anerkannten Grundsätze heranziehen könnte.⁶⁸ Zur Erreichung eines internationalen Rechtsanwendungseinklangs bestehen indes keine Bedenken, auf die Artt 31 ff WVÜ zurückzugreifen. Als zulässige Auslegungsprinzi- 50

⁶² Vgl dazu im Einzelnen die Kommentierung zu Art 1 MÜ.

⁶³ Siehe oben Rdn 28.

⁶⁴ BGH, Urt v 19. 3. 1976 – I ZR 75/74 – ZLW 1977 79, 82 = NJW 1976 1583 m zust Anm Kropholler.

⁶⁵ BGH, Urt v 19. 3. 1976 – I ZR 75/74 – ZLW 1977 79, 81 = NJW 1976 1583 m zust Anm Kropholler; BGH, Urt v 27. 10. 1978 – I ZR 114/76 – NJW 1979 493 = VersR 1979 83 = ZLW 1980 61 = ETR

1979 651, 656. Vgl auch *Risch* Divergenzen S 7ff; *Brandi-Dohrn* TranspR 1996 45; *Schiller* TranspR 1996 173.

⁶⁶ BGBI 1985 II S 926.

⁶⁷ So auch MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 3.

⁶⁸ So *Guldemann* Einl zum WA 1955 Rn 32; *Risch* Divergenzen S 7ff.

pien nennen die Vorschriften des WVÜ die grammatikalische, die systematische, historische und teleologische Auslegung, ohne sie in ein bestimmtes Rangverhältnis zu setzen. Lediglich der historischen Auslegung, welcher die Rechtsprechung einen hohen Stellenwert einräumt, wird in Art 32 WVÜ eine Vorrangstellung in der Hierarchie zugewiesen. Dem Wortlaut des Übereinkommenstextes kommt zur Sicherstellung der Rechtsvereinheitlichung eine hohe Bedeutung zu. Bringt der Wortlaut einer Vorschrift einen in sich eindeutigen Sinn, kann aus in Einzelheiten etwas anderen Formulierungen kein einschränkendes Argument hergeleitet werden. Aus der unpräzisen Formulierung in Art 28 MÜ, die von *Luftfahrzeugunfällen* anstatt von Unfällen an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen spricht, kann daher weder eine Einschränkung des Unfallbegriffs abgeleitet noch ein Argument dafür hergeleitet werden, dass der Unfallbegriff gerade eine für den Luftverkehr eigentümliche Gefahrenverursachung bedinge.⁶⁹ Die Rechtsprechung räumt mit guten Gründen der grammatikalischen, vor allem dem „gewöhnlichen Wortsinn“ traditionell einen gewissen Vorrang ein.⁷⁰

a) Maßgebliche Textfassungen

- 51 Maßgeblicher Wortlaut sind ausschließlich und gemeinsam die arabische, chinesische, englische, französische, russische und spanische Sprache. Demgegenüber stellt der deutsche Text nur eine amtliche Übersetzung der deutschsprachigen Staaten dar. Er kann daher keine vom Originaltext abweichende Auslegung begründen, allenfalls ein Argument für eine der möglichen Auslegungen liefern.

aa) Unterschiede zwischen den Originalfassungen

- 52 Inhaltlich sind insbesondere der englische und französische Wortlaut des Montrealer Übereinkommens nicht in allen Einzelheiten vollkommen entsprechend formuliert. Dies ist Folge der strukturellen und begrifflichen Unterschiede.

bb) Auslegungen der verbindlichen Originalfassungen

- 53 Von Bedeutung ist auch die teilweise unterschiedliche juristische Ausprägung juristischer Begriffe in der englischen und französischen Rechtsordnung. So wird beispielsweise von der französischen Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen die Auffassung vertreten, dass die Wortwahl „avarie“ in Art 18 WA 1955 nicht den Teilverlust erfasse, weil für diesen Fall der Begriff „perte partielle“ gebräuchlich sei.⁷¹ Derartige Rückgriffe auf die nationale Rechtsordnung überzeugen jedoch bei der Auslegung eines völkerrechtlichen Vertrags, durch den Einheitsrecht geschaffen werden soll, nicht. Wenn nämlich die Schlussvorschriften unter anderem die englische und französische Fassung des Montrealer Übereinkommens gleichermaßen für verbindlich erklärt, so ist dies sprachlich zutreffend, kann aber nicht die Übernahme von speziellen Auslegungen der Begriffe aus diesen Rechtsordnungen begründen.
- 54 Bei Auslegungsunterschieden zwischen den Originalfassungen sollte jedoch berücksichtigt werden, dass das Montrealer Übereinkommen im Wesentlichen auf englisch verhandelt und redigiert wurde. Insofern kommt der englischen Originalfassung ein hoher Stellenwert bei der Auslegung zu. Soweit das Montrealer Übereinkommen

⁶⁹ So aber *Ruhrwedel* TranspR 2001 189, 193.

⁷⁰ BGH, Urt v 25. 6. 1969 – I ZR 15/67 – BGHZ 52, 216.

⁷¹ Vgl Art 18 MÜ Rdn 16.

direkt auf seinem Vorläufer, dem Warschauer Abkommen von 1929 beruht, muss berücksichtigt werden, dass das Warschauer Abkommen auf französisch verhandelt wurde und die französische Fassung allein verbindlich ist. Demgegenüber wurde das Haager Änderungsprotokoll von 1955 auf englisch und französisch verhandelt.

II. Ergänzende Heranziehung nationalen Sachrechts

Das Montrealer Übereinkommen regelt nicht alle regelungsbedürftigen Fragen des internationalen Luftprivatrechts. Zur Ergänzung der Vorschriften des Montrealer Übereinkommens bedarf es der Anwendung materieller nationaler Rechtsnormen. Soweit das Montrealer Übereinkommen eine Rechtsfrage löst, geht es indes dem nationalen Recht vor. 55

1. Kollisionsnormen im Montrealer Übereinkommen

Das Montrealer Übereinkommen verweist in einigen Artikeln auf die ergänzende Anwendung nationalen Rechts, so zB in Artt 22 Abs 6, 33 Abs 4, 35 Abs 2 MÜ auf die lex fori. In diesen Fällen ist unmittelbar das materielle Recht des Gerichtsstaats anwendbar. An anderen Stellen ergibt sich aus dem Wortlaut ohne ausdrückliche Kollisionsnorm, dass gewisse Fragen ihre Normierung außerhalb des Übereinkommens suchen müssen. Dies gilt zum einen für Art 29 Satz 1 Hs 1 MÜ (Rechtsgründe der Ersatzansprüche) und Art 29 Satz 1 Hs 2 MÜ (Aktivlegitimation) sowie zum anderen bei Schadensersatzklagen gegen die Leute des Luftfrachtführers.⁷² Soweit das Montrealer Übereinkommen keine Kollisionsregel enthält, ist grundsätzlich das Vertragsstatut des Luftbeförderungsvertrags, ggf das Deliktsstatut, maßgeblich.⁷³ 56

2. Nationale Kollisionsnormen

a) Vertragsstatut des Luftbeförderungsvertrags: Art 27ff EGBGB

Soweit das Montrealer Übereinkommen keine Regelung enthält, muss zur Bestimmung des ergänzend anwendbaren materiellen Rechts auf das allgemeine Kollisionsrechts des angerufenen Gerichts zurückgegriffen werden. Die Ermittlung des anwendbaren Rechts erfolgt nach Maßgabe des EGBGB, vor allem der Artt 27ff für Vertragswirkungen. Im Zuge der IPR-Reform des Jahres 1986⁷⁴ wurde das *Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht* vom 9. Juni 1980 – EVÜ – ratifiziert.⁷⁵ Das Übereinkommen findet jedoch nicht unmittelbare Anwendung, sondern wurde mit gewissen Modifizierungen in die Artt 27–37 EGBGB integriert. Art 36 EGBGB verpflichtet jedoch auch den deutschen Rechtsanwender auf eine dem IPR-Einheitsrechts-Charakter gemäße Auslegung.⁷⁶ 57

⁷² Art 30 MÜ setzt die Anspruchsgrundlage voraus und gibt den Leuten des Luftfrachtführers nur das Recht, sich auf die Haftungsbeschränkungen berufen zu können.

⁷³ Ebenso *Reithmann/van Dieken*⁶ Internationales Vertragsrecht Rn 1201; MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 14. *AA Riese* Luftrecht S 397 und die bei *Sand*, ZLW 1969 205, 206 Fn 12, zitierte Literatur, die aus den Hinweisen aus Artt 22 Abs 6, 33 Abs 4, 35 Abs 2 MÜ auf

eine allgemeine Kollisionsregel zugunsten der lex fori schließen.

⁷⁴ Gesetz v 25. 7. 1986, BGBl I S 1142.

⁷⁵ BGBl 1986 II S 809.

⁷⁶ Dafür kommt dem *Giuliano-Lagarde*-Bericht über das Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht besondere Bedeutung zu, abgedruckt ABl EG 1980 Nr C 282/1 ff und BT-Drs 10/503, S 33 ff.

- 58** Das Vertragsstatut ist maßgeblich für den Vertragsschluss und die materielle Wirksamkeit (Art 31 EGBGB), Willensmängel, Auslegung, Erlöschen von Schuldverhältnissen, Folgen der Nichtigkeit, Schadensbemessung (Art 32 EGBGB), Übertragung von Forderungen und Forderungsübergang (Art 33 EGBGB).

aa) Rechtswahl

- 59** Nach Art 27 EGBGB gilt das Prinzip der Parteiautonomie. Die Parteien können das auf den Luftbeförderungsvertrag anwendbare Recht unter den von Art 27 EGBGB selbst genannten Voraussetzungen frei vereinbaren. Eine Grenze zieht jedoch Art 49 MÜ. Mit der Rechtswahl sind im Übrigen sämtliche, einschließlich der zwingenden Vorschriften des anwendbaren Rechts berufen. Die Rechtswahlvereinbarung ist ein eigenständiger, vom Luftbeförderungsvertrag unabhängiger Vertrag, auch wenn er zB in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Beförderungsvertrags mitenthalten ist.⁷⁷ Da der Luftbeförderungsvertrag als Teil des Vertrags zwingend dem Montrealer Übereinkommen unterliegt,⁷⁸ liegt nur ein Fall einer teilweisen Rechtswahl iSv Art 27 Abs 1 Satz 3 EGBGB vor.
- 60** Haben die Parteien eine Rechtswahl nicht ausdrücklich getroffen, so kann sich eine solche auch aus dem stillschweigenden Parteiwillen ergeben. Indizien sind hierfür eine Gerichtsstandsklausel⁷⁹ in den Grenzen des Art 49 MÜ, die Vertragssprache, die vereinbarte Währung zur Zahlung der Fracht, die Übung der Parteien, Bezugnahme auf eine bestimmte Rechtsordnung. Eine Rechtswahl ist auch durch schlüssiges Verhalten im Prozess möglich.⁸⁰

bb) Objektive Anknüpfung

- 61** Mangels ausdrücklicher oder stillschweigender Rechtswahlvereinbarung wird bei Güterbeförderungsverträgen nach Art 28 Abs 4 EGBGB vermutet, dass sie mit dem Staat die engste Verbindung aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat. Weitere Voraussetzung für die Vermutung ist, dass sich in diesem Staat auch
- der Verladeort oder
 - der Entladeort oder
 - die Hauptniederlassung des Absenders befindet.
- 62** Bei der Personenbeförderung fehlt eine besondere Vermutung. Nach Art 28 Abs 2 EGBGB ist das Recht der gewerblichen Hauptniederlassung des Luftfrachtführers maßgeblich.⁸¹

b) Statut der unerlaubten Handlung

aa) Grundsätze

- 63** Für die Bestimmung des auf deliktische Ansprüche anwendbaren materiellen Rechts wird grundsätzlich an den Tatort („*lex loci delicti commissi*“) angeknüpft. Daneben wird das anwendbare Deliktsrecht bei identischer Staatsangehörigkeit von

⁷⁷ MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 15.

⁷⁸ Siehe oben Rdn 42.

⁷⁹ So MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 16.

⁸⁰ OLG Frankfurt, Urt v 28.4.1981 – 5 U 29/80 – ZLW 1981 312.

⁸¹ LG München, Urt v 15.7.1975 – 18 O 461/73 – ZLW 1977 155, 157.

Schädiger und Geschädigtem auch nach dem Personalstatut oder nach dem Recht des Hoheitszeichens des Luftfahrzeugs (sog Flaggenprinzip) angeknüpft.

bb) Die Anknüpfungsregeln im Einzelnen

Die international am weitesten verbreitete Anknüpfungsregel für unerlaubte Handlungen ist diejenige der *lex loci delicti commissi* (**Tatort** als Hauptanknüpfung).⁸² Danach findet für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wegen unerlaubter Handlungen das Recht des Staates Anwendung, auf dessen Territorium sich die Tat ereignet hat.⁸³ Die Handhabung der Tatortregel bereitet dort keine Schwierigkeiten, wo Handlungs- und Erfolgsort in demselben Staat liegen. Bei einem Auseinanderfallen dieser beiden Orte fragt es sich allerdings, ob auf den Begehungsort oder vielmehr den Erfolgsort der deliktischen Handlung abzustellen ist.⁸⁴ Die Tatortregel versagt schließlich, wenn sich das haftungsbegründende Ereignis in einem staatsfreien Gebiet, zB der hohen See, zugetragen hat.⁸⁵

Anstelle der Tatortregel wird das anwendbare Recht bei unerlaubten Handlungen im Parteiinteresse an das **gemeinsame Personalstatut von Schädiger und Geschädigtem** angeknüpft. Diese Anknüpfungsregel hat in Deutschland Vorrang vor der Tatortregel aufgrund einer Verordnung des Ministerrats für die Reichsverteidigung über die Rechtsanwendung bei Schädigungen deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiet vom 7.12.1942.⁸⁶ Die Rechtsprechung wendet diese Anknüpfungsregel sowohl auf deliktische Handlungen Deutscher im Ausland als auch auf Handlungen von Ausländern in Deutschland an.⁸⁷ Neuerdings hat der Bundesgerichtshof diesen Anknüpfungsgrundsatz dahingehend modifiziert, als an das Recht des Staates, in dem Schädiger und Geschädigter den gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt haben, angeknüpft wird.⁸⁸

Am sachgerechtesten erscheint gerade im internationalen Luftverkehr an das **Recht des Hoheitszeichens** (Flaggenrecht) anzuknüpfen.⁸⁹ Damit richten sich die Ansprüche des geschädigten Reisenden oder Ladungsbeteiligten gegen den Schädiger nach dem Recht des Staates, dessen Hoheitszeichen das Luftfahrzeug berechtigterweise führt. Der Vorteil dieser Anknüpfungsregel liegt darin, dass für alle Parteien im Falle eines Unfalls das zur Anwendung berufene Recht vorhersehbar ist. Dies gilt selbst in Fällen des Code-Sharing,⁹⁰ wenn der Flug von einer anderen Fluggesellschaft im Rahmen einer Allianz ausgeführt wird. Denn das Code-Sharing wird in der Regel bei der Buchung des Fluges bereits mitgeteilt.

⁸² Vgl. BGH, Urt v 23.6.1964 – VI ZR 180/63 – NJW 1964 2012.

⁸³ v Bar IPR II Rn 654.

⁸⁴ Kritisch dazu auch FrankfKomm/*Giemulla* Einl zum MÜ Rn 46.

⁸⁵ v Bar IPR II Rn 568; *Lukoschek* Deliktsrecht S 39; FrankfKomm/*Giemulla* Einl zum MÜ Rn 37.

⁸⁶ RGBl 1942 I S 706.

⁸⁷ BGH, Urt v 2.2.1961 – II ZR 163/59 – BGHZ 34 222, 224 = JZ 1961 422 m abl Anm v *Wengler*;

BGH, Urt v 23.11.1971 – VI ZR 97/70 – BGHZ 57 265, 268; OLG München, Urt v 17.2.1976 – 25 U 4030/75 – NJW 1977 502, 504 (§ 1 RAnwVO). Kritisch dazu *Lukoschek* Deliktsrecht S 84f.

⁸⁸ BGH, Urt v 13.3.1984 – VI ZR 23/82 – BGHZ 90 294.

⁸⁹ *Lukoschek* Deliktsrecht S 92ff; FrankfKomm/*Giemulla* Einl zum MÜ Rn 49f.

⁹⁰ Vgl. dazu Art 39 MÜ.

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

1. Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

2. Als „internationale Beförderung“ im Sinne dieses Übereinkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder, wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets nur eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

3. Ist eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie, gleichviel ob der Beförderungsvertrag in der Form eines einzigen Vertrags oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist, bei der Anwendung dieses Übereinkommens als eine einzige Beförderung, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist; eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, dass ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschließlich im Hoheitsgebiet desselben Staates zu erfüllen ist.

4. Dieses Übereinkommen gilt auch für Beförderungen nach Kapitel V vorbehaltlich der darin enthaltenen Bedingungen.

CHAPTER I

General Provisions

Article 1

Scope of Application

1. *This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.*

2. *For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.*

3. *Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.*

4. *This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.*

CHAPITRE I

Généralités

Article 1

Champ d'application

1. *La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.*

2. *Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.*

3. *Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.*

4. *La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.*

Übersicht

	Rdn.		Rdn.
A. Allgemeines	1	a) Absender	24
I. Normzweck	1	bb) Empfänger	25
II. Entstehungsgeschichte	5	c) Reisender	26
B. Geltungsbereich	6	4. Luftfahrzeug	27
I. Sachliche Anwendungsvoraussetzungen (Absatz 1)	6	II. Örtliche Anwendungsvoraussetzungen (Absätze 2 und 3)	28
1. Luftbeförderungsvertrag	6	1. Internationale Beförderung (Absatz 2)	30
a) Rechtsnatur und Gegenstand des Luftbeförderungsvertrags ..	6	a) Beförderung zwischen Vertragsstaaten (Satz 1 Var 1)	30
b) Abgrenzung zu anderen Verkehrsträgern	8	b) Abgangs- und Bestimmungsort liegen auf dem Gebiet desselben Vertragsstaats, aber beabsichtigte Zwischenlandung in einem Drittstaat (Satz 1 Var 2)	32
aa) Reisevertrag	9	c) Keine internationale Beförderung (Satz 2)	34
bb) Reisevermittlungsvertrag ..	10	2. Aufeinanderfolgende Beförderung (Absatz 3)	35
cc) Speditionsvertrag und die Sonderstellung des sog. air freight forwarder	11	a) Bedeutung und Funktion	35
dd) Miet- und Chartervertrag ..	14	b) Voraussetzungen im Einzelnen	36
2. Entgeltlichkeit der Beförderung ..	16	aa) Ausführung der Beförderung von mehreren Luftfrachtführern	37
a) Begriff und Voraussetzungen (Satz 1)	16	bb) Ununterbrochene Kette von aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern	38
b) Unentgeltliche Beförderung durch Luftfahrtunternehmen (Satz 2)	17	cc) Vereinbarung als einheitliche Leistung	39
3. Beteiligte des Luftbeförderungsvertrags	18	III. Ausführung der Luftbeförderung durch Dritte (Absatz 4)	40
a) Luftfrachtführer	19		
aa) Vertraglicher Luftfrachtführer	20		
bb) Ausführender Luftfrachtführer	23		
b) Ladungsbeteiligte im Fall der Güterbeförderung	24		

Schrifttum

Booyson When is a Domestic Carrier Legally Involved in International Carriage in Terms of the Warsaw Convention?, ZLW 1990 329–344; *Boulos* Responsabilité des transporteurs successifs de marchandises, RFDA 1960 33–59; *Diederiks-Verschoor* Considérations on Carriage by Air Executed by Various Successive Carriers, ETR 1970 143–165; *Eberhardt* Wann gilt eine Personenbeförderung als „entgeltlich“ im Sinne des Warschauer Abkommens?, ZfVers 1974 702–706; *Kuhn* Entgeltlichkeit im Sinne des Art 1 Abs 1 WA, WA/HP bei Kostenteilung?, ZLW 1988 224–227; *Marchand* Transport successif et transport de fait en droit aérien international, ETR 1997 25–52; *Müller* Die Haftung des Luftfrachtführers bei Dienst- und Freiflügen seiner Arbeitnehmer, ZLW 1960 41–58; *Müller-Rostin* Die Anspruchsberechtigung für Güterschäden nach dem Warschauer Abkommen, TranspR 1995 89–94; *Schoner* Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1974 bis 1976, ZLW 1977 256–276; *ders* Der Spediteur als Luftfrachtführer, TranspR 1979 57–65; *Schmid* Zum Begriff „Chartervertrag“ im Luftverkehrsrecht, TranspR 1983 113–115; *Schwenk* Charterverträge im Luftverkehr, BB 1970 282–284; *Schweickhardt* Zur Frage der rechtlichen Beurteilung der Haftung des Luftfrachtführers aus Dienst- und Freiflügen seiner Angestellten, ZLR 1954 7–10.

Parallelvorschriften

Art 1 WA 1955.

A. Allgemeines

I. Normzweck

Art 1 MÜ regelt – ebenso wie Art 2 MÜ – den Geltungsbereich des Übereinkommens. Beim Montrealer Übereinkommen handelt es sich um **Einheitsrecht**. 1

Das Montrealer Übereinkommen gilt für die internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern durch ein Luftfahrtunternehmen oder jedenfalls gegen Entgelt (**Absatz 1**). Dazu müssen **Abgangs-** und **Bestimmungsort** vereinbarungsgemäß nach **Absatz 2 Satz 1 in zwei unterschiedlichen Vertragsstaaten** liegen. 2
Gleiches gilt, wenn Abgangs- und Bestimmungsort zwar in demselben Vertragsstaat liegen, aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staat erfolgt, ohne dass dieser Vertragsstaat sein muss.¹ Für rein nationale Luftbeförderungen, die nicht – wenigstens durch eine Zwischenlandung – das Hoheitsgebiet eines anderen Staates berühren, gilt das Montrealer Übereinkommen nicht, wie **Absatz 2 Satz 2** nochmals ausdrücklich klarstellt.

Absatz 3 stellt für die Anwendung dieses Übereinkommens klar, dass eine Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer als eine einzige Beförderung gilt, wenn sie als **einheitliche Leistung** vereinbart worden ist. Auf die Zahl der geschlossenen Beförderungsverträge kommt es nicht an. Das Übereinkommen ist dann anwendbar, wenn es sich bei dieser Beförderung um eine internationale Beförderung im Sinne des Absatzes 2 handelt. Sind bei einer Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer mehrere Verträge geschlossen worden, so richtet sich die Frage der Internationalität dieser Beförderung auch dann nach Absatz 2, wenn einer oder mehrere dieser Beförderungsverträge ausschließlich im Hoheitsgebiet desselben Staates zu erfüllen sind: Stets kommt es auch hier darauf an, ob Abgangs- und Bestimmungsort dieser als eine einzige Beförderung geltenden Luftbeförderung in verschiedenen Vertragsstaaten liegen oder wenigstens eine Zwischenlandung in einem anderen Staat erfolgt. 3

Nach **Absatz 4** schließt auch die Luftbeförderung durch einen Dritten die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens nicht aus. Auch in diesem Fall sind die Voraussetzungen der Absätze 1 bis 3 maßgeblich. 4

II. Entstehungsgeschichte

Die Vorschrift entspricht in ihren Absätzen 1 bis 3 denjenigen in Art 1 WA 1955. 5

B. Geltungsbereich

I. Sachliche Anwendungsvoraussetzungen (Absatz 1)

1. Luftbeförderungsvertrag

a) Rechtsnatur und Gegenstand des Luftbeförderungsvertrags

Das Montrealer Übereinkommen definiert nicht den Begriff der Beförderung. Die *rechtliche Natur* des Luftbeförderungsvertrags lässt sich daher nur nach dem jeweiligen Landesrecht bestimmen.² Dem Übereinkommen lässt sich nur entnehmen, dass er 6

¹ Vgl Absatz 2 Satz 1 Hs 2.

² Vgl *Riese* Luftrecht S 424 Fn 9.

jedenfalls in seinem Rahmen ein reiner Konsensualvertrag ist.³ Die Ausstellung von Beförderungsdokumenten ist für seine Wirksamkeit nicht erforderlich.⁴ Er kann demzufolge formfrei, insbesondere auch mündlich oder telefonisch geschlossen werden.⁵ Nichtigte Verträge oder Verschulden bei Vertragsschluss genügen für die Anwendbarkeit des Montrealer Übereinkommens jedoch nicht. Ebenso wenig werden Beförderungen aufgrund von Gefälligkeitsverhältnissen erfasst.

- 7 Nach deutschem Recht ist der Luftbeförderungsvertrag in der Regel ein Werkvertrag iSv § 631 BGB.⁶ Der vom Luftfrachtführer insoweit **geschuldete Erfolg** besteht in der durch die Beförderung **bewirkten Ortsveränderung**, einschließlich der zeitlichen Ortsveränderung mit Rückkehr zum Ausgangspunkt (Rundflug).⁷ Der Luftfrachtvertrag als Unterart des Luftbeförderungsvertrags stellt einen Werkvertrag zugunsten Dritter, nämlich des Empfängers, dar.⁸ Nach § 407 Abs 3 Nr 1 HGB finden auf den Luftfrachtvertrag bei Maßgeblichkeit deutschen Rechts die Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB ergänzend Anwendung. Regelmäßig enthält der Luftfrachtbrief ein Angebot für den Vertragsschluss.⁹

b) Abgrenzung zu anderen Verträgen

- 8 Der Luftbeförderungsvertrag ist von einer Reihe anderer Verträge abzugrenzen. Trotz der rechtlichen Unterschiede dieser anderen Vertragstypen können diese im Einzelfall jedoch unter das Regime des Montrealer Übereinkommens fallen.

aa) Reisevertrag

- 9 Bei Pauschalreisen bildet der Reisevertrag die Rechtsgrundlage dafür, dass der Reisende die mit der Reise verbundenen Einzelleistungen von einem einzigen Vertragspartner verlangen kann. Gemäß § 651 a Abs 1 Satz 1 BGB verpflichtet sich der Reiseveranstalter durch den Reisevertrag, dem Reisenden eine Gesamtheit von Reiseleistungen zu erbringen. Hierzu gehört bei der Flugpauschalreise auch die Luftbeförderung. Soweit der Reiseveranstalter nach dem Reisevertrag die Beförderung als eigene Leistung verspricht, ist der Reiseveranstalter vertraglicher Luftfrachtführer, das Luftfahrtunternehmen, dessen er sich zur Ausführung der Beförderung bedient, sein Erfüllungshilfen. Dieser unterliegt nach Art 1 Abs 4 iVm Art 39ff MÜ ebenso wie der

³ Vgl BGH, Urt v 19.3.1976 – I ZR 75/74 – NJW 1976 1583, 1584; E/B/J/Gass vor Art 1 WA 1955 Rn 8; Koller⁵ vor Art 1 WA 1955 Rn 7; Riese Luftrecht S 421; Rubwedel³ Luftbeförderungsvertrag Rn 1; Schwenk² Handbuch S 627.

⁴ Vgl Art 3 Abs 5, Art 9 MÜ.

⁵ Rubwedel Luftbeförderungsvertrag Rn 14, 15; Schwenk² Handbuch S 627.

⁶ St Rspr: BGH, Urt v 24.6.1969 – VI ZR 48/67 – NJW 1969 2014, 2015; BGH, Urt v 21.12.1973 – IV ZR 158/72 – BGHZ 62 71, 75; BGH, Urt v 28.9.1978 – VII ZR 116/77 – NJW 1979 495; BGH, Urt v 25.10.1984 – VII ZR 11/84 – TranspR 1985 235; OLG Frankfurt a.M., Urt v 25.1.1983 – 5 U 155/82 – ZLW 1984 371; OLG Düsseldorf, Urt v 31.7.1986 – 18 U 163/85 – TranspR 1986 341, 342; OLG Düsseldorf, Urt v 19.5.1993 – 18 U 316/92 – TranspR 1995 29; OLG Düsseldorf, Urt v 11.11.1993 – 18 U

102/93 – TranspR 1995 30, 31; OLG Köln, Urt v 4.3.1994 – 20 U 140/93 – TranspR 1995 72; LG Frankfurt a.M., Urt v 9.8.1993 – 2/24 S 162/93 – TranspR 1994 243. Aus dem Schrifttum: Abraham³ I Art 1 WA 1955 Anm 12; FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 28; E/B/J/Gass vor Art 1 Rn 8; Rubwedel³ Luftbeförderungsvertrag Rn 3.

⁷ Abraham Luftbeförderungsvertrag S 25; FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 3; MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 29; Rubwedel³ Luftbeförderungsvertrag Rn 3; Schwenk² Handbuch S 626.

⁸ OLG Frankfurt a.M., Urt v 10.5.1977 – 5 U 154/76 – ZLW 1977 230; FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 28; Rubwedel³ Luftbeförderungsvertrag Rn 9.

⁹ OLG Frankfurt a.M., Urt v 15.1.1980 – 5 U 74/79 – ZLW 1980 146, 147.

Reiseveranstalter dem Haftungsregime des Montrealer Übereinkommens. Art 29 MÜ verdrängt im Gegensatz zu Art 24 WA 1955 nicht die Schadensersatzansprüche gegen den vertraglichen Luftfrachtführer, dem Reiseveranstalter, sondern gibt ihnen nur Voraussetzungen und Beschränkungen vor, unter denen sie geltend gemacht werden können.¹⁰ § 651 Abs 2 BGB sieht ebenfalls ausdrücklich vor, dass sich der Reiseveranstalter gegenüber dem Reisenden darauf berufen kann, dass für seine von einem Leistungsträger zu erbringende Reiseleistung gesetzliche Vorschriften gelten, nach denen ein Anspruch auf Schadensersatz nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschränkungen geltend gemacht werden kann. Der Pauschalreisevertrag unterfällt, soweit er die Luftbeförderung betrifft, auch dem Montrealer Übereinkommen.

bb) Reisevermittlungsvertrag

Vom Reisevertrag zu unterscheiden ist der Reisevermittlungsvertrag. Die Tätigkeit der nicht als Reiseveranstalter auftretenden Reisebüros und Reiseagenten beschränkt sich darauf, die Luftbeförderung zu vermitteln. Der Reisevermittler schuldet daher die Luftbeförderung nicht als eigene Leistung, sondern nur die Vermittlertätigkeit. Diese Vertragsgestaltung wird vom Montrealer Übereinkommen nicht erfasst. **10**

cc) Speditionsvertrag und die Sonderstellung des sog air freight forwarder

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Spediteur oftmals dem Transportgewerbe zugeordnet mit der Folge, dass die Begriffe „Luftfrachtspediteur“ und „Luftfrachtführer“ oftmals synonym verwandt werden. Der Luftfrachtspediteur im berufsständischen Sinne betreibt eine Vielzahl von Geschäften, wie zB das Fracht-, Lager- und Umschlaggeschäft. Diese realtypischen Leitbilder des berufsständischen Spediteurbegriffs entsprechen indes nicht dem Idealtypus des Speditionsvertrags iSv § 453 Abs 1 HGB. Das Grundmerkmal des Luftfrachtspeditionsvertrags stellt die Besorgung der Versendung des Gutes dar. Der **Luftspeditionsvertrag** stellt daher einen handelsrechtlichen **Spezialfall des Geschäftsbesorgungsvertrages** (§ 675 BGB iVm §§ 663 ff BGB) dar, wohingegen der **Luftfrachtvertrag** ein handelsrechtlicher **Sonderfall des Werkvertrages** ist (§§ 631 ff BGB). **11**

Die Frage, ob der „Luftbeförderungsvertrag“ im Einzelnen als Luftfrachtvertrag oder als Luftfrachtspeditionsvertrag einzuordnen ist, muss jedoch von der Frage der Anwendung des Montrealer Übereinkommens auf bestimmte Konstellationen des Luftfrachtspeditionsvertrages unterschieden werden. Zwar unterliegen Luftfrachtspeditionsverträge nicht ipso jure dem Montrealer Übereinkommen. Jedoch hat der Luftfrachtspediteur im Fall des Selbsteintritts (§ 458 HGB), der Fixkostenspedition (§ 459 HGB) oder der Sammelladung (§ 460 HGB) hinsichtlich der Beförderung ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Luftfrachtführers. Die Vorschriften des nationalen Rechts legen insofern eine Anwendungserweiterung des Montrealer Übereinkommens auch auf Speditionsverträge in den genannten Fällen fest. **12**

Einen Sonderfall bildet auch der sog air freight forwarder. Dieser stellt einzelne Güter zu einer Sammelsendung zusammen und bedient sich zu deren Beförderung eines Luftfrachtführers, ohne dass die Urabsender der einzelnen Güter zu dem ausführenden Luftfrachtführer in vertragliche Beziehungen treten. Der air freight for- **13**

¹⁰ Vgl dazu auch Art 29 MÜ. AA Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen, BT-Drs 15/2285 S 47.

warder hat dabei nicht die Stellung eines Spediteurs inne, sondern tritt vielmehr als Luftfrachtführer in Erscheinung.¹¹ Ebenso wie im Kraftverkehrsrecht muss der Luftfrachtspediteur, der sein eigentliches Arbeitsgebiet verlässt, also nicht nur Gütersendungen durch Luftfrachtführer für Rechnung eines anderen im eigenen Namen besorgt, sondern als Sammelladungsspediteur vorgeht, wegen dieser andersartigen rechtlichen Stellung wie ein Luftfrachtführer behandelt werden.¹² Der air freight forwarder hat gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer die Rechtsstellung eines Absenders inne.

dd) Miet- und Chartervertrag

14 Die Abgrenzung von Miet- und Charterverträgen gegenüber dem Luftbeförderungsvertrag bereitet in der Praxis teilweise Schwierigkeiten. Diese beruhen unter anderem darauf, dass fälschlicherweise ein Miet- oder Chartervertrag angenommen wird, obgleich der Vermieter oder Vercharterer Luftfrachtführer ist.¹³ Der Luftbeförderungsvertrag als Werkvertrag unterscheidet sich von solchen Verträgen, in denen kein bestimmter Transporterfolg, sondern nur eine mietweise Gebrauchsüberlassung des Luftfahrzeugs mit oder ohne Besatzung¹⁴ versprochen wird. Auf derartige Verträge findet das Montrealer Übereinkommen keine Anwendung.¹⁵ Dagegen fallen die vom Mieter abgeschlossenen Luftbeförderungsverträge unter den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens, soweit deren sonstige Voraussetzungen gegeben sind. Der Mieter des Luftfahrzeugs bedient sich dann zur Ausführung der von ihm versprochenen Luftbeförderungsverträge der Dienste des Vermieters. Für das Verhältnis zwischen Mieter und Vermieter finden primär die vertraglichen Vereinbarungen, subsidiär die Mietrechtsvorschriften bei Maßgeblichkeit deutschen Rechts Anwendung. In Anlehnung an das Seerecht¹⁶ bezeichnet die Praxis derartige Verträge auch als Charterverträge. Die Vielfalt von Charterverträgen gebietet dabei folgende Unterscheidung:

- Je nachdem, ob sich die Charter auf das gesamte Luftfahrzeug oder nur einen Teil (sog **Splitcharter**) desselben bezieht, spricht man von Vollcharter bzw Teilcharter.¹⁷
- Der Chartervertrag ist **Reisecharter**, wenn er sich auf eine oder mehrere Reisen mit einem bestimmten Luftfahrzeug bezieht. Bei der Reisecharter berechnet sich das Entgelt für eine bestimmte Reise ohne Rücksicht auf deren Dauer. Die Gefahr von Reiseverzögerungen, die vom Charterer nicht verschuldet sind, gehen also zu Lasten des Vercharterers. Ein Sonderfall ist der Austausch von Luftfahrzeugen (banalisation d'aéronefs, interchange of aircraft).
- Im Gegensatz zur Reisecharter wird das Entgelt bei der **Zeitcharter** allein nach der Zeit berechnet, für die das Luftfahrzeug dem Charterer zur Verfügung gestellt

¹¹ *Schwenk*² Handbuch S 633. Zweifelnd *Frankf-Komm/Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 39; *Kuhn* Haftung S 83.

¹² OLG Düsseldorf, Urt v 31. 5. 1979 – 18 U 202/78 – VersR 1979 775; *Schoner* ZLW 1979 60.

¹³ Ebenso *Schwenk*² Handbuch S 633.

¹⁴ Bei der Vermietung des Luftfahrzeugs mit Besatzung spricht man von „wet lease“, bei Vermietung des Luftfahrzeugs ohne Besatzung hingegen von „dry lease“. Vgl dazu auch *Schwenk* BB 1970 282, 283; *Schmid* TranspR 1983 113, 115.

¹⁵ MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 31.

¹⁶ Vgl dort § 557 HGB: „Wird das Schiff im ganzen oder zu einem verhältnismäßigen Teile oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffs verfrachtet, kann jede Partei verlangen, dass über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) errichtet wird.“ Eine derartige Urkunde ist im Luftrecht unbekannt. Der in § 557 angesprochene Chartervertrag ist Raumfrachtvertrag, also ein Werkvertrag; vgl dazu weiter *Herber* Seerecht § 28.

¹⁷ Vgl dazu auch § 556 Nr 1 HGB.

wird. Von einer uneigentlichen Zeitcharter spricht man, wenn eine oder mehrere bestimmte Reisen fest vereinbart sind, das Entgelt aber dennoch zeitabhängig berechnet wird, so dass das Risiko unverschuldeter Reiseverzögerung den Charterer trifft.¹⁸

- Eine sog **bare-hull-charter**¹⁹ (location coque nue) liegt vor, wenn das Luftfahrzeug ohne Besatzung an den Charterer überlassen wird.

Beim Chartervertrag kann es sich entweder um einen echten Luftbeförderungsvertrag oder um einen Mietvertrag handeln. Ein **Mietvertrag** ist er ohne Zweifel im Fall der bare-hull-charter, der **dry lease**²⁰ und der Zeitcharter. In diesen Fällen wird nur der Gebrauch des Luftfahrzeugs überlassen. Wird der Gebrauch des Luftfahrzeugs mit Besatzung (sog **wet lease**) überlassen, so liegt ein mit einem Dienstverschaffungsvertrag gekoppelter Mietvertrag vor. Der Vermieter tritt durch den Dienstverschaffungsvertrag seine Ansprüche gegenüber dem Besatzungspersonal ab, er bleibt jedoch weiterhin der Dienstherr der Besatzung. Der Mieter ist lediglich berechtigt, der Besatzung bestimmte, im Chartervertrag konkretisierte Anweisungen hinsichtlich der Flugzeiten und der Flugziele zu geben. Dagegen stellt der Chartervertrag dann einen Werkvertrag dar, wenn dem Charterer ein bestimmter Beförderungserfolg versprochen wurde. Das wird regelmäßig bei der Reisecharter und bei der uneigentlichen Zeitcharter der Fall sein. Auf diese Formen findet das Montrealer Übereinkommen Anwendung.

15

2. Entgeltlichkeit der Beförderung

a) Begriff und Voraussetzungen (Satz 1)

Die Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern aufgrund eines Luftbeförderungsvertrags fällt stets unter das Montrealer Übereinkommen, wenn sie **entgeltlich** erfolgt. Das Montrealer Übereinkommen definiert indes nicht den Begriff „gegen Entgelt“. Die Beförderung gegen Entgelt setzt nach hM keine Geldleistung voraus.²¹ Ausreichend ist ein **wirtschaftliches, vermögenswertes Interesse** des Luftfrachtführers. Eine Beteiligung des Reisenden an den Selbstkosten ist hierfür bereits ausreichend.²² Das vermögenswerte Interesse kann auch in Sach- und Arbeitsleistungen bestehen, sofern diese Geldwert besitzen.²³ Insofern kann auch die Beförderung eines Rechtsanwalts im Privatflugzeug seines Mandanten zu dem Ort, an dem dieser tätig werden soll, je nach Art der wirtschaftlichen Verknüpfung, entgeltlich sein, wenn die Beförderung ohne besondere Bezahlung erfolgt.²⁴

16

¹⁸ Vgl die Parallele im Seerecht: § 622 Abs. 4 HGB.

¹⁹ Diese entspricht der bare-boat-charter im Seerecht.

²⁰ Vgl zum Begriff Fn 14.

²¹ Vgl zum WA: BGH, Urt v 2. 4. 1974 – VI ZR 23/73 – NJW 1974 1617; FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 30; *Koller*⁵ Art 1 WA 1955 Rn 5; MünchKommHGB-*Kronke* Art 1 WA 1955 Rn 40; *Ruhwedel*³ Luftbeförderungsvertrag Rn 51.

²² BGH, Urt v 24. 6. 1969 – VI ZR 45/67 – ZLW 1970 199 = BGHZ 52 194 = NJW 1969 2008 = VersR 1969 942. Einschränkend *Abraham*³ I Art 1 WA 1955 Anm 10, wonach ein Ersatz oder Teilersatz der Selbstkosten nur dann als Entgelt angesehen werden könne, wenn das Luftfahrzeug

ohnehin leer fliegen würde oder wenn in Zeiten schlechter Konjunktur der Luftfrachtführer zum Abschluss von Luftbeförderungsverträgen um jeden Preis bereit sei. AA OLG Karlsruhe, Urt v 18. 6. 1986 – 1 U 266/85 – VersR 1988 276; *Riese* Luftrecht S 410, wonach die bloße Beteiligung an den Betriebskosten nicht als Entgelt anzusehen ist.

²³ So auch FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 30; *Guldimann* Art 1 WA 1955 Rn 12; *Koffka/Bodenstein/Koffka* Art 1 WA 1929 S 270; *Riese* Luftrecht S 410; *Schoner* ZLW 1977 256, 261.

²⁴ BGH, Urt v 2. 4. 1974 – VI ZR 23/73 – NJW 1974 1617.

b) Unentgeltliche Beförderung durch Luftfahrtunternehmen (Satz 2)

- 17 Nach Art 1 Abs 1 Satz 2 MÜ gilt das Übereinkommen auch für **unentgeltliche** Beförderungen, sofern diese von einem **Luftfahrtunternehmen** durchgeführt werden. Der Begriff „Luftfahrtunternehmen“ wird vom Montrealer Übereinkommen nicht definiert. Ein unmittelbarer Rückgriff auf die Legaldefinition in § 20 Abs 1 Satz 1 LuftVG verbietet sich vor dem Hintergrund, dass das Montrealer Übereinkommen als Einheitsrecht stets aus sich heraus interpretiert werden muss. Ebenso wenig kann auf die Begriffsbestimmung des Luftfahrtunternehmens iSd Art 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen²⁵ unmittelbar zurückgegriffen werden. Jedoch geben beide Vorschriften eine Orientierungshilfe für die Auslegung des Begriffs „Luftfahrtunternehmen“. Der Begriff setzt eine gewerbliche – nicht zwingend hauptberufliche – Tätigkeit einer natürlichen oder juristischen Person voraus, dh die Beförderung muss in der Absicht erfolgen, durch systematischen und dauernden Einsatz von Luftfahrzeugen Gewinne zu erwirtschaften.²⁶

3. Beteiligte des Luftbeförderungsvertrags

- 18 Wie sich aus den Vorschriften über die Beförderungsdokumente ergibt, findet das Montrealer Übereinkommen nur auf die Rechtsverhältnisse zwischen dem Beförderer und dem Reisenden sowie den Ladungsbeteiligten Anwendung. Das Montrealer Übereinkommen definiert die Begriffe „Reisender“, „Absender“ und „Empfänger“ ebenso wenig wie den Begriff „Luftfrachtführer“. Der Begriff „Luftfrachtführer“ ist namentlich für den Fall der Personenbeförderung etwas schief;²⁷ aufgrund der amtlichen Übersetzung hat er sich eingebürgert, so dass er auch hier verwendet werden soll.

a) Luftfrachtführer

- 19 Unter Luftfrachtführer versteht das Montrealer Übereinkommen sowohl den vertraglichen als auch den ausführenden Luftfrachtführer, wie Art 1 Abs 4 MÜ und Artt 39ff MÜ zeigen.²⁸

aa) Vertraglicher Luftfrachtführer

- 20 Als **vertraglicher Luftfrachtführer** definiert Art 39 MÜ eine Person, die mit einem Reisenden oder einem Absender oder einer für den Reisenden oder den Absender handelnden Person einen diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderungsvertrag geschlossen hat. Vertraglicher Luftfrachtführer ist somit derjenige, der sich einem Reisenden oder einem Absender von Gütern gegenüber im eigenen Namen, nicht notwendigerweise aber höchstpersönlich²⁹ vertraglich zur Beförderung verpflichtet.³⁰

²⁵ ABl EG Nr L 240 vom 24. 8. 1992 S 1.

²⁶ Ebenso FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 32; *Goldbirsch* Handbbook S 9; *Guldemann* Art 1 WA 1955 Rn 13; *Rubwedel*³ Luftbeförderungsvertrag Rn 50.

²⁷ Ebenso *Guldemann* Art 1 WA 1955 Rn 10.

²⁸ Vgl dort auch die Entstehungsgeschichte Art 39 MÜ Rdn 2.

²⁹ *Koller*⁵ Art I ZAG Rn 3.

³⁰ BGH, Urt v 24. 6. 1969 – VI ZR 45/67 – ZLW 1970 199, 206f = BGHZ 52 194 = NJW 1969 2008

= VersR 1969 942; BGH, Urt v 10. 5. 1974 – I ZR 61/73 – VersR 1974 766; BGH, Urt v 16. 2. 1979 – I ZR 97/77 – BGHZ 74 162; BGH, Urt v 7. 5. 1981 – VII ZR 107/80 – BGHZ 80 280, 284; BGH, Urt v 5. 7. 1983 – VI ZR 289/81 – BGHZ 88 70, 72; BGH, Urt v 14. 2. 1989 – VI ZR 121/88 – TranspR 1989 275; A OGH Wien, Urt v 28. 8. 1986 – 8 Ob 561/86 – ZLW 1989 280; OLG Düsseldorf, Urt v 14. 3. 1991 – 18 U 271/90 – TranspR 1991 235, 237.

Soweit die Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen den vertraglichen Luftfrachtführer als eine Person definiert, die eine Luftbeförderung, zu der sie sich verpflichtet hat, nicht selbst ausführt,³¹ ist dieser Definitionsansatz zu eng. Denn auch der vertragliche Luftfrachtführer kann Teile der Luftbeförderung selbst durchführen. Für die Qualifikation als Luftfrachtführer ist es unerheblich, ob der die Luftbeförderung Versprechende Kaufmann ist und die Beförderung gewerbsmäßig betreibt.³² Insofern können ein Aero-Club³³ oder ein Luftsportverein³⁴ ebenso Luftfrachtführer sein wie ein Privatpilot, der gegen Entgelt Personen befördert. Auch der Reiseveranstalter iSv § 651a BGB ist Luftfrachtführer iSv Art 39 MÜ, wenn er bei Vertragsschluss nicht klarstellt, dass er lediglich als Vermittler für einen mit ihm nicht identischen Leistungsträger tätig werden will.³⁵

Ebenso wird der Spediteur im Fall des Selbsteintritts, der Fixkosten- und Sammel-ladungspedition zum Luftfrachtführer.³⁶ In all diesen drei Fällen unterliegt er dann den zwingenden Haftungsnormen des Montrealer Übereinkommens.³⁷ Gleiches dürfte auch für den sog air freight forwarder gelten. **21**

Entstehen im Rechtsstreit Zweifel über die konkrete Person des Luftfrachtführers, kann der Beförderungsschein oder der Luftfrachtbrief als Beweismittel³⁸ herangezogen werden. Die darin jeweils als Luftfrachtführer bezeichnete Person muss sich bis zum Beweis des Gegenteils als solcher behandeln lassen.³⁹ **22**

bb) Ausführender Luftfrachtführer

Unter dem ausführenden Luftfrachtführer versteht das Montrealer Übereinkommen denjenigen, der die vom vertraglichen Luftfrachtführer versprochene Beförderung tatsächlich ausführt.⁴⁰ Dabei muss es sich um eine vom vertraglichen Luftfrachtführer verschiedene Person handeln. Keine ausführenden Luftfrachtführer sind die Leute des Luftfrachtführers, auch wenn sie als Besatzungspersonal die Beförderung tatsächlich ausführen. **23**

b) Ladungsbeteiligte im Fall der Güterbeförderung

aa) Absender

Unter Absender versteht das Montrealer Übereinkommen den Vertragspartner des Luftfrachtführers. Absender ist diejenige natürliche oder juristische Person, die den Luftfrachtführer mit der Beförderung von Gütern auf dem Luftweg im eigenen Namen betraut.⁴¹ **24**

³¹ Vgl BT-Drs 15/2285 S 51.

³² Ebenso FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 37; *Ruhwedel*³ Luftbeförderungsvertrag Rn 84.

³³ Vgl BGH, Urt v 14.11.1967 – VI ZR 216/65 – VersR 1968 94.

³⁴ Vgl BGH, Urt v 5.7.1983 – VI ZR 289/81 – BGHZ 88 70.

³⁵ OLG Celle, Urt v 28.9.1994 – 11 U 223/93 – RRA 1995 52; LG Frankfurt a.M., Urt v 9.11.1992 – 2/24 S 68/91 – TranspR 1993 389.

³⁶ Siehe oben Rdn 12.

³⁷ Ebenso FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 38.

³⁸ Für die Beweiswirkung des Luftfrachtbriefs gilt Art 11 MÜ; für diejenige des Beförderungsscheins wird man auf § 416 ZPO zurückgreifen müssen.

³⁹ BGH, Urt v 22.4.1982 – I ZR 86/80 – BGHZ 84 101; OLG Frankfurt a.M., Urt v 10.1.1978 – 5 U 50/77 – NJW 1978 2457; OLG Düsseldorf, Urt v 11.11.1993 – 18 U 102/93 – TranspR 1995 30.

⁴⁰ Vgl dazu Art 39 MÜ Rdn 10ff.

⁴¹ Ebenso FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 44; *Ruhwedel*³ Luftbeförderungsvertrag Rn 122.

bb) Empfänger

- 25 Der Empfänger wird mangels anderer Bestimmungen zunächst definiert als die Person, an die das Gut adressiert und abzuliefern ist.⁴² Nicht entscheidend ist daher, wer Endempfänger des Gutes sein soll.⁴³ Wer Empfänger ist, ergibt sich regelmäßig aus der Eintragung in der entsprechenden Spalte des Luftfrachtbriefs.⁴⁴ Der Luftfrachtbrief erbringt allerdings nur widerleglichen Beweis für die Eigenschaft als Empfänger.⁴⁵ Wird das Gut im Einverständnis aller Beteiligten an eine Person ausgeliefert, ist diese Empfänger, gleichgültig, ob sich dies jeweils aus dem Luftfrachtbrief ergab.⁴⁶ Die Ablieferung an eine im Luftfrachtbrief zusätzlich angegebene Meldeadresse⁴⁷ („notify address“) macht den in Empfang Nehmenden noch nicht zum Empfänger.⁴⁸ Weist der Luftfrachtbrief in der Empfängerrubrik einen Spediteur aus, so ist dieser und nicht die unter „notify“ angegebene Firma der Empfänger.⁴⁹ Der Empfänger kann je nach Fallgestaltung auch selbst der Verfügungsberechtigte sein.

c) Reisender

- 26 Reisender ist, wer aufgrund eines Beförderungsvertrages mit einem Luftfrachtführer durch ein Luftfahrzeug befördert wird. Unerheblich ist, ob der Reisende selbst den Vertrag geschlossen hat oder ein Dritter zu seinen Gunsten. **Kein Reisender** sind der blinde Passagier⁵⁰, Personen, die aufgrund eines Gefälligkeitsverhältnisses befördert werden, oder der Flugschüler während eines Ausbildungsfluges.⁵¹ Ebenso wenig sind die Bordbediensteten⁵² und sonstige Angestellten des Luftfrachtführers, welche die Reise nicht aufgrund eines Beförderungsvertrages, sondern aufgrund eines Arbeits- oder Dienstvertrages unternehmen,⁵³ Reisende iSd Montrealer Übereinkommens.

4. Luftfahrzeug

- 27 Das Montrealer Übereinkommen definiert den Begriff des Luftfahrzeugs nicht. Annex 7 des Chicagoer Abkommens vom 7.12.1944 über die Internationale Zivilluftfahrt⁵⁴ umschreibt den Begriff folgendermaßen: „*Aircraft: Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.*“ Beim Rückgriff auf diese Definition bleibt indes zu beachten, dass das Chicagoer Abkommen kein das Luftprivatrecht beeinflussendes

⁴² OLG Hamburg, Urt v 27.3.1980 – 6 U 6/80 – VersR 1980 1075; FrankfKomm/Müller-Rostin Art 13 MÜ Rn 4; Koller⁵ Art 13 WA 1955 Rn 4; MünchKommHGB-Kronke Art 13 WA 1955 Rn 4.

⁴³ OLG Frankfurt a.M., Urt v 27.1.1989 – 5 U 193/87 – TranspR 1990 68, 70.

⁴⁴ FrankfKomm/Müller-Rostin Art 13 MÜ Rn 4.

⁴⁵ FrankfKomm/Müller-Rostin Art 13 MÜ Rn 4; MünchKommHGB-Kronke Art 13 WA 1955 Rn 4.

⁴⁶ AA Koller⁵ Art 13 WA 1955 Rn 4.

⁴⁷ § 408 Abs. 1 Nr 5 HGB.

⁴⁸ Koller⁵ Art 13 WA 1955 Rn 4; Müller-Rostin TranspR 1995 89, 91; Rubwedel³ Luftbeförderungsvertrag Rn 236.

⁴⁹ OLG Hamburg, Urt v 27.3.1980 – 6 U 6/80 – VersR 1980 1075. AA wohl MünchKommHGB-

Kronke Art 13 WA 1955 Rn 4, nach dem der Empfangsspediteur Empfänger sein kann, aber nicht muss. Entscheidend sei vielmehr, ob der Spediteur der materiell Empfangsberechtigte sei.

⁵⁰ FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 47.

⁵¹ Vgl auch § 33 Abs 1 Satz 3 LuftVG.

⁵² Ebenso FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 47; Guldemann Art 1 WA 1955 Rn 9; Müller ZLW 1960 41, 42; Rubwedel³ Luftbeförderungsvertrag Rn 119; Schwenk² Handbuch S 714.

⁵³ Ebenso Abraham I Art 1 WA 1955 Rn 8; Guldemann Art 1 WA 1955 Rn 9; Koffka/Bodenstein/Koffka Art 1 WA 1929 S 268; Riese Luftrecht S 406; Schweickhardt ZLR 1954 7; Schwenk² Handbuch S 531. AA FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 47; Goldhirsch Handbook S 9; Müller ZLW 1960 41, 48 ff.

⁵⁴ BGBl 1956 II S 412.

Übereinkommen darstellt, sondern vielmehr öffentlich-rechtliche Rechtsfragen, wie zB den Betrieb des Luftfahrtgerätes (Annex 6), die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge (Annex 7) sowie deren Lufttüchtigkeit (Annex 8) regelt. Unter den Begriff Luftfahrzeuge fallen unter anderem Flugzeuge, Hubschrauber, Fesselballons, Segelflugzeuge sowie Raumfahrzeuge. Nicht erfasst werden dagegen vom Montrealer Übereinkommen sog Hovercraft-Fahrzeuge.⁵⁵

II. Örtliche Anwendungsvoraussetzungen (Absätze 2 und 3)

Die in Absatz 1 Satz 1 vorausgesetzte Internationalität der Beförderung wird in Absatz 2 definiert. Gemäß Absatz 2 sind Beförderungsverträge international, wenn entweder der Abgangs- und Bestimmungsort in unterschiedlichen Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens liegt (Satz 1 Variante 1) oder sich Abgangs- und Bestimmungsort zwar im gleichen Vertragsstaat befinden, aber eine Zwischenlandung in einem Drittstaat, der nicht Vertragsstaat sein muss, geplant ist. Maßgebend für die Frage, welches der Abgangs- und Bestimmungsort ist, und ob eine Zwischenlandung geplant ist, sind nicht die tatsächlichen Verhältnisse, wie sie sich im Laufe des Fluges entwickeln, sondern nur die vertraglichen Vereinbarungen der Parteien. Unvorhergesehene, umständehalber notwendige Zwischenlandungen berühren die Anwendung des Montrealer Übereinkommens nicht:⁵⁶ Ein zwischen Berlin und Wien geplanter Flug bleibt insofern international, auch wenn eine Notlandung in München durchgeführt werden muss und die Beförderung mit dem Flugzeug nicht fortgesetzt wird. Umgekehrt bleibt ein geplanter Direktflug von Paris nach St. Denis (Reunion) national, auch wenn eine Zwischenlandung in Spanien erfolgt.

Wegen der rein vertragsbezogenen Anknüpfung des Montrealer Übereinkommens spielen für die Bestimmung der Internationalität weder Staatsangehörigkeit oder Wohnsitz der Parteien des Beförderungsvertrags (bei natürlichen Personen) noch Sitz, Gründungs- und Registerort (bei juristischen Personen) eine Rolle.⁵⁷ Unerheblich ist ebenfalls die Staatszugehörigkeit des Luftfahrzeugs infolge Registrierung und Hoheitszeichen sowie der Abschlussort des Luftbeförderungsvertrages.

1. Internationale Beförderung (Absatz 2)

a) Beförderung zwischen Vertragsstaaten (Satz 1 Var 1)

Nach Satz 1 Var 1 liegt eine internationale Beförderung vor, wenn Abgangs- und Bestimmungsort in den Hoheitsgebieten zweier Vertragsstaaten liegen. Die Bestimmung dieser Orte wird bei Eintragung im Luftfrachtbrief nach Art 11 Abs 1 MÜ sowie bei Beförderungsdokumenten im Personenluftverkehr nach § 416 ZPO widerleglich bewiesen. Unter Abgangsort ist derjenige Flughafen zu verstehen, an dem das Gut entsprechend den vertraglichen Bedingungen in das Luftfahrzeug eingeladen wird⁵⁸ oder an dem der Reisende das Luftfahrzeug betritt. Bestimmungsort ist dem-

⁵⁵ FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 26; *Goldbirsch* Handbook S 9; *Koller*⁵ Art 1 WA 1955 Rn 7.

⁵⁶ MünchKommHGB-*Kronke* Art 1 WA 1955 Rn 42; *Koffka/Bodenstein/Koffka* Art 1 WA 1929 S 270.

⁵⁷ MünchKommHGB-*Kronke* Art 1 WA 1955 Rn 43; *Guldimann* Art 1 WA 1955 Rn 15; *Rubwedel*³ Luftbeförderungsvertrag Rn 41.

⁵⁸ FrankfKomm/*Müller-Rostin* Art 5 MÜ Rn 2.

gemäß derjenige Flughafen, auf dem das Gut entsprechend den vertraglichen Bedingungen aus dem Luftfahrzeug entladen werden⁵⁹ oder der Reisende ankommen soll.

- 31 Zubringer- und Anschlussflüge** im Rahmen einer über diese Teilstrecke hinausreichenden internationalen Beförderung unterfallen dem Haftungsregime des Montrealer Übereinkommens, wenn nach den Gesamtumständen (der Vereinbarung der Parteien) insgesamt eine internationale Beförderung geschuldet war.⁶⁰ Dies ist der Fall, wenn dem Reisenden ein Gesamtflugschein ausgestellt wurde.⁶¹ Unerheblich ist dabei, dass die beiden Flugabschnitte von unterschiedlichen Luftfrachtführern ausgeführt werden.⁶² Nach den Gesamtumständen wird eine internationale Beförderung dann zu verneinen sein, wenn die Weiterbeförderung vom Endpunkt der Teilstrecke noch völlig offen war, zB wenn dem Reisenden, der sich auf dem Zubringerflug befindet, noch nicht die Beförderungsdokumente für den internationalen Flug einschließlich Visa ausgehändigt worden waren.⁶³ Ebenso ist der Charakter der internationalen Beförderung zu verneinen, wenn ein Reisender zunächst nur eine Teilstrecke kontrahiert und an deren Endpunkt eine Weiterbeförderung – auch durch Vermittlung des die erste Teilstrecke ausführenden Luftfrachtführers – zwischen zwei Orten jenseits der Grenze in einem anderen Vertragsstaat vereinbart (zB Berlin – Baden-Baden und anschließend Straßburg – Marseille).⁶⁴

b) Abgangs- und Bestimmungsort liegen auf dem Gebiet desselben Vertragsstaats, aber beabsichtigte Zwischenlandung in einem Drittstaat (Satz 1 Var 2)

- 32** Befinden sich sowohl Abgangs- als auch Bestimmungsort auf dem Gebiet desselben Vertragsstaates, so ist die vereinbarte Beförderung gleichwohl international, wenn eine Zwischenlandung in einem anderen Staat geplant ist, unabhängig davon, ob dieser Staat Vertragsstaat des Montrealer Übereinkommens ist oder nicht. Nach hM gilt das Übereinkommen, wenn Hin- und Rückflug gemeinsam vereinbart werden (sog Rundflüge),⁶⁵ auch dann, wenn der Bestimmungsort des Hinflugs in einem Drittstaat liegt, der einfache Hinflug an sich gerade keine internationale Beförderung darstellt. Die geplante Zwischenlandung muss nach hM nicht notwendig aus kommerziellen Gründen erfolgen, sondern kann auch auf technischen Gründen (zB Auftanken) beruhen.⁶⁶ Die Beweislast trägt derjenige, der sich auf die Anwendbarkeit des Montrealer Übereinkommens beruft.
- 33 Keine internationale Beförderung** ist gegeben, wenn lediglich eine Zwischenlandung in einem Vertragsstaat vereinbart ist, Abgangs- und Bestimmungsort jedoch in einem Nichtvertragsstaat des Montrealer Übereinkommens liegen. Ebenso wenig

⁵⁹ OLG Hamm, Urt 24.10.2002 – 18 U 104/01 – TranspR 2003 201, 202; FrankfKomm/Müller-Rostin Art 5 MÜ Rn 2; Koller⁵ Art 1 WA 1955 Rn 12.

⁶⁰ FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 10; MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 45.

⁶¹ FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 10.

⁶² SC Südafrika – *Bafana v ComAir* – AL 1991 151; FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 10. Kritisch Booyson ZLW 1990 339.

⁶³ US DC – *In re Air Crash disaster at Warsaw* – 18 Avi 17.704. Ebenso FrankfKomm/Giemulla

Art 1 WA 1955 Rn 10; MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 45.

⁶⁴ Ebenso MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 45.

⁶⁵ LG Düsseldorf, Urt v 3.2.1971 – 14 S 27/70 – ZLW 1971 290, 292; LG Berlin, Urt v 28.6.1973 – 5 O 435/72 – ZLW 1973 304, 305. *Abraham*³ I Art 1 WA 1955 Anm 39; FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 7; *Guldemann* Art 1 WA 1955 Rn 20; Koller⁵ Art 1 WA 1955 Rn 13; MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 44.

⁶⁶ FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 7; Koller⁵ Art 1 WA 1955 Rn 13.

liegt eine internationale Beförderung vor, wenn das Hoheitsgebiet eines fremden Staates im Rahmen eines Inlandflugs lediglich überflogen wird.⁶⁷

c) Keine internationale Beförderung (Satz 2)

Keine internationale Beförderung liegt nach Absatz 2 **Satz 2** vor, wenn die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates erfolgt. Nach Satz 2 bilden Mutterland, Kolonien sowie alle Länder, die unter der Staatshoheit oder Mandatsverwaltung des Mutterlandes stehen, ein und dasselbe Gebiet. In diesen Fällen gilt ausschließlich nationales Recht, zB für die Flugstrecke Paris–St. Denis (Reunion). **34**

2. Aufeinanderfolgende Beförderung (Absatz 3)

a) Bedeutung und Funktion

Absatz 3 Hs 1 stellt klar, dass trotz eines Wechsels des Luftfrachtführers ein einheitlicher Beförderungsvertrag vorliegt, wenn dieser zum Zwecke einer einheitlichen Beförderung von den Parteien vereinbart worden ist. Nach Absatz 3 Hs 2 gilt das auch dann, wenn ein Teil des Flug ausschließlich im Gebiet eines Vertragsstaates ausgeführt wird, die für sich allein betrachtet keine internationale Beförderung iSv Art 1 Abs 2 MÜ darstellen würde. Insofern behebt Absatz 3 den Zweifel, der bezüglich der Internationalität der aufeinanderfolgenden Beförderung entstehen könnte.⁶⁸ **35**

b) Voraussetzungen im Einzelnen

Absatz 3 unterscheidet **zwei Fallgruppen**: Die Beförderung aufgrund eines **einzigsten Vertrages** und diejenige aufgrund einer **Reihe von Verträgen**. Während in der erstgenannten Fallgruppe zunächst nur der erste Luftfrachtführer Vertragspartei ist und die weiteren Luftfrachtführer nach Art 36 Abs 1 MÜ hinzutreten,⁶⁹ ist in der zweitgenannten Fallgruppe jeder der in Frage stehende Luftfrachtführer von Beginn der Beförderung – begrenzt auf den jeweiligen Teilstreckenabschnitt – Vertragspartner.⁷⁰ Absatz 3 verlangt im Einzelnen, dass eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern ausgeführt und sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist: **36**

aa) Ausführung der Beförderung von mehreren Luftfrachtführern

Nach den Vereinbarungen der Parteien muss eine Mehrheit von Luftfrachtführern an der tatsächlichen Ausführung der Beförderung beteiligt sein. Dadurch lässt sich die aufeinanderfolgende Beförderung von den Konstellationen abgrenzen, in denen der vertragliche Luftfrachtführer nur die Beförderung verspricht, sie indes von einem Dritten iSv Art 39 MÜ ausführen lässt.⁷¹ Überschneidungen gibt es jedoch zwischen der aufeinanderfolgenden Beförderung und den Konstellationen nach Art 39 MÜ, wenn der vertragliche Luftfrachtführer zwar die gesamte Beförderung verspricht, eine Teilstrecke selbst ausführt und die übrige Teilstrecke durch einen Dritten ausführen lässt. **37**

⁶⁷ MünchKommHGB-Kronke Art 1 WA 1955 Rn 44; E/B/J/Gass Art 1 WA 1955 Rn 10.

⁶⁸ Guldemann Art 1 WA 1955 Rn 21; Frankf-Komm/Giemulla Art 1 WA 1955 Rn 11.

⁶⁹ Vgl BGH, Urt v 10.5.1974 – I ZR 61/73 – ETR 1974 630, 633.

⁷⁰ Vgl US CC, Urt v 30.1.1958 – *Parke Davis v BOAC* – 1958 USAvR 122, 124; F Cass, Urt v 10.11.1971 – *Air France c Lamour* – RFDA 1972 47.

⁷¹ Ebenso FrankfKomm/Giemulla Art 1 WA 1955.

bb) Ununterbrochene Kette von aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern

- 38** Ferner setzt die aufeinanderfolgende Beförderung eine **ununterbrochene Kette** von aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern voraus. An einer solchen Kette fehlt es grundsätzlich dann, wenn zwischen den Beförderungsabschnitten durch zwei Luftfrachtführer etwa ein Landtransport zwischengeschaltet wurde. Soweit der zwischengeschaltete Oberflächentransport zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung⁷² erfolgt, wird dieser Beförderungsabschnitt nach Art 18 Abs 4 Satz 2 MÜ auch der Luftbeförderung zugerechnet. Diese Zwischenbeförderung kann daher die Internationalität der Beförderung nicht unterbrechen.⁷³ Ebenso wenig wird man die Internationalität in den Fällen verneinen, in denen eine vertraglich nicht vorgesehene Zwischenbeförderung erfolgt, um die Luftbeförderung fortsetzen zu können.⁷⁴ Dies dürfte in Fällen der Personenbeförderung eine wichtige Rolle spielen, wo keine dem Art 18 Abs 4 Satz 2 MÜ entsprechende Norm existiert. Kann der in Berlin-Tegel ankommende Passagier seine Reise dort nicht fortsetzen und muss auf den Flughafen Berlin-Tempelhof zum Weiterflug mit einem Ersatzcarrier nach Warschau ausweichen, kann diese nicht vorgesehene Zwischenbeförderung zum Flughafen Tempelhof mit dem Bus den internationalen Charakter der Reise nicht in Frage stellen.

cc) Vereinbarung als einheitliche Leistung

- 39** Die Beförderung muss schließlich von den Parteien als **einheitliche Leistung** vereinbart worden sein, dh die Parteien müssen die einzelnen Beförderungsleistungen als Teile einer Gesamtbeförderung verstehen. Die Einheitlichkeit der Leistung kann sich dabei aus dem Luftfrachtbrief oder der Aufmachung des Beförderungsdokuments ergeben.⁷⁵ Daran fehlt es jedoch, wenn der Reisende mit den Luftfrachtführern verschiedene Luftbeförderungsverträge über sich ergänzende Teilstrecken schließt, ohne dass diese Verknüpfung der Teilstrecken zu einer Gesamtbeförderung Eingang in die jeweils geschlossenen Verträge gefunden hat.⁷⁶

III. Ausführung der Luftbeförderung durch Dritte (Absatz 4)

- 40** Absatz 4 hat nur klarstellende Funktion. Die Luftbeförderung durch einen Dritten anstelle des vertraglichen Luftfrachtführers schließt die Anwendbarkeit des Übereinkommens nicht aus. Auch in diesem Fall sind die Voraussetzungen der Absätze 1 bis 3 maßgeblich.

⁷² ZB der Umladetransport zwischen zwei Flughäfen innerhalb einer Stadt: Berlin-Tegel/Berlin-Tempelhof.

⁷³ Ebenso FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 18.

⁷⁴ So auch US CA, Urt v 29.12.1967 – *Egan v Kollsman* – 1967 USAvR 271; FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 18; *Shawcross & Beaumont*⁴ Air Law VII – 107.

⁷⁵ OLG Hamburg, Urt v 2.9.1982 – 6 U 75/82 – VersR 1983 484.

⁷⁶ US DC, 4.3.1977 – *Karfunkel v Compagnie Nationale Air France* – 427 F. Supp 971 = 14 Avi 17.674 = ZLW 1978 289. Ebenso FrankfKomm/*Giemulla* Art 1 WA 1955 Rn 20.

Artikel 2

Staatlich ausgeführte Beförderung und Beförderung von Postsendungen

1. Dieses Übereinkommen gilt auch für die Beförderungen, die der Staat oder eine andere juristische Person des öffentlichen Rechts ausführt, wenn die Voraussetzungen des Artikels 1 vorliegen.

2. Bei der Beförderung von Postsendungen haftet der Luftfrachtführer nur gegenüber der zuständigen Postverwaltung nach Maßgabe der auf die Beziehungen zwischen Luftfrachtführern und Postverwaltungen anwendbaren Vorschriften.

3. Mit Ausnahme des Absatzes 2 gilt dieses Übereinkommen nicht für die Beförderung von Postsendungen.

Article 2

Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. *This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.*

2. *In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.*

3. *Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.*

Article 2

Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. *La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.*

2. *Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.*

3. *Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.*

Übersicht

	Rdn.		Rdn.
A. Allgemeines	1	II. Keine Anwendbarkeit auf Postbeförderung (Absatz 3)	11
I. Normzweck	1	1. Rechtsverhältnis Postkunde/Versender – Postverwaltung/Zustelldienste	11
II. Entstehungsgeschichte	2	2. Rechtsverhältnis Postkunde/Versender – Luftfrachtführer	12
B. Staatliche Beförderungen (Absatz 1)	3	3. Rechtsverhältnis Postverwaltung/Zustelldienst – Luftfrachtführer ..	13
C. Postbeförderung (Absatz 2 und 3)	6		
I. Haftung des Luftfrachtführers gegenüber der Postverwaltung (Absatz 2)	8		

Schrifttum

Eblers Montrealer Protokolle Nr 3 und 4, Warschauer Haftungssystem und neuere Rechtsentwicklungen, Diss Köln (1985); *Grignoli* La poste aérienne, Thèse Lausanne (1969); *Hübsch* Haftung des Güterbeförderers und seiner selbständigen und unselbständigen Hilfspersonen für Güterschäden, Diss Erlangen (1997); *Kuhn* Die Haftung für Schäden an Frachtgütern, Gepäck und Luftpostsendungen nach dem Warschauer Haftungssystem und den §§ 44–52 LuftVG, Diss Köln (1987); *Riese* Die internationale Luftprivatrechtskonferenz im Haag zur Revision des Warschauer Abkommen, September 1955, ZLR 1956 4–45; *Rudolf* Die Haftung für Schäden bei der Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen, ZLW 1960 11–34; *ders* Nochmals: Zur deliktischen Haftung für Luftpostsendungen, ZLW 1981 17–28; *Rubwedel* Die Haftung bei der Beförderung von Luftpostsendungen, TranspR 1984 85–92; *Schoner* Die Haftung des Luftfrachtführers bei der Beförderung von Luftpost, ZLW 1980 97–118.

Parallelvorschriften

Art 2 WA 1955; Art 4 CIM 1980.

A. Allgemeines

I. Normzweck

- 1 Art 2 MÜ regelt Beförderungen durch den Staat und schließt die Anwendbarkeit des Übereinkommens auf Postsendungen generell aus. Nach **Absatz 1** gilt das Montrealer Übereinkommen ausdrücklich für Luftbeförderungen durch den Staat oder andere Personen des öffentlichen Rechts, wenn die Anwendbarkeitsvoraussetzungen des Art 1 MÜ vorliegen. In den **Absätzen 2** und **3** wird durch den Ausschluss der frachtrechtlichen Regelungen der Weg für einen absoluten Vorrang des Posthaftungsrechts freigemacht.

II. Entstehungsgeschichte

- 2 Art 2 MÜ entspricht Art 2 MP Nr 4, dessen Absatz 1 wiederum Art 2 Abs 1 WA 1955 aufgreift. Historisch ist die Vorschrift damit zu erklären, dass die Beteiligung des Staates an der Luftfahrt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sehr stark ausgeprägt war, in der zweiten Hälfte dann stark nachgelassen hat.

B. Staatliche Beförderungen (Absatz 1)

- 3 **Absatz 1** stellt den Grundsatz auf, dass auch Beförderungen, die der Staat als Luftfrachtführer ausführt, dem Montrealer Übereinkommen unterliegen, wenn die Voraussetzungen des Art 1 MÜ gegeben sind. Gleiches gilt für seine Gebietskörperschaften, insbesondere Teilstaaten, Bundesländer, Provinzen, Kantone sowie sonstige Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts.¹
- 4 Nach Absatz 1 iVm der allgemeinen Anwendungsvorschrift des Art 1 MÜ ist dabei zu unterscheiden, ob die öffentliche Hand oder die juristische Person des öffentlichen Rechts die Beförderung durch ein von ihr **rechtlich verselbständigtes Luftfahrtunternehmen** vornimmt oder dagegen **selbst**:

¹ Die Formenvielfalt ist groß.

- Im erstgenannten Fall findet das Montrealer Übereinkommen stets Anwendung, gleichviel ob die Beförderung entgeltlich oder unentgeltlich erfolgt. Denn in jedem Fall werden wegen der Beförderung durch ein Luftfahrtunternehmen die Voraussetzungen des Art 1 Abs 1 Satz 2 MÜ vorliegen.
- Im zweitgenannten Fall findet das Montrealer Übereinkommen nur Anwendung, wenn die Beförderung entgeltlich erfolgt². Für die Frage, ob die Beförderung entgeltlich erfolgt, kommt es nicht darauf an, wer ein etwaiges Entgelt bezahlt, sondern ausschließlich darauf an, ob überhaupt ein solches Entgelt an den Luftfrachtführer bezahlt wird. Die Beförderung eines Beamten oder eines Regierungsmitglieds ist auch entgeltlich, wenn das Entgelt von seiner Behörde bezahlt wird, und wenn die Zahlstelle und Empfangsstelle Behörden desselben Staates sind. Wird beispielsweise die Beförderung eines Regierungschefs oder Mitgliedern der Regierung mit einem vom Staat gecharterten oder gemieteten privaten Flugzeug ausgeführt, so fällt diese Beförderung unter das Montrealer Übereinkommen.³ Die Beförderung für rein militärische Zwecke unterfällt dagegen nicht dem Übereinkommen; hier fehlt es bereits am Vorliegen eines Beförderungsvertrags, da militärische Transporte aus dienstlichen Gründen erfolgen.⁴ Demgegenüber unterfällt die Beförderung von Zivilpersonen, von Angehörigen von Soldaten oder von Urlaubern in einer Maschine der Luftwaffe gleichwohl dem Montrealer Übereinkommen⁵, wobei nicht relevant ist, ob die beförderten Personen selbst das Entgelt an den Luftfrachtführer entrichten.⁶ Ebenso sind Beförderungen für den Staat, zB Militärbehörden, dem Übereinkommen unterworfen, wenn sie durch zivile Flugzeuge durchgeführt werden.⁷

Die Vertragsstaaten können gemäß Art 57 Buchstabe a MÜ die Geltung des Montrealer Übereinkommens jederzeit dahingehend einschränken, dass es auf Beförderungen nicht Anwendung findet, die unmittelbar vom Vertragsstaat oder seinen Gebietskörperschaften zu nichtgewerblichen Zwecken ausgeführt werden. Der Ausschluss der Anwendbarkeit des Montrealer Übereinkommens für Staatsunternehmen oder andere staatsnahe Organisationen, gleichviel ob sie rechtlich selbstständig sind oder nicht, kann dagegen nicht vorgenommen werden.⁸ Art 57 Buchstabe b MÜ erlaubt die jederzeitige Erklärung der Nichtanwendbarkeit auf Beförderungen für die eigenen Militärbehörden durch Luftfahrzeuge, die im erklärenden Staat eingetragen sind oder von ihm gemieteten Luftfahrzeugen, die ausschließlich diesen Dienststellen vorbehalten sind. Deutschland hat von beiden Vorbehalten Gebrauch gemacht.

C. Postbeförderung (Absatz 2 und 3)

Die **Absätze 2 und 3 schließen die Anwendbarkeit** des Montrealer Übereinkommens auf die Beförderung von **Brief- und Paketpost** zugunsten des Posthaftungsrechts **aus**.⁹ Dieser Ausschluss orientiert sich an dem Vorbild des für Deutschland

² Siehe Art 1 Abs 1 Satz 1 MÜ.

³ Vgl *Riese* ZLW 1956 4, 11 in Bezug auf die Regelung des Artikel 2 Abs 1 WA 1955.

⁴ *Rudolf* ZLW 1960 11, 29.

⁵ Ebenso wohl auch *Guldemann* Art 2 WA 1955 Rn 7; *Riese* ZLW 1956 4, 10.

⁶ AA MünchKommHGB-Kronke Art 2 WA 1955 Rn 2.

⁷ US CA, Urt v 16.2.1965 – *Mertens v Flying Tiger Line* – 341 F. 2d 851, 853; US CA, Urt v 25.10.1965 – *Warren v Flying Tiger Line* – 9 Avi

17.848. Ebenso zum WA: FrankfKomm/*Giemulla* Art 2 WA 1955 Rn 1; *Koller*⁵ Art 2 WA 1955 Rn 1; MünchKommHGB-Kronke Art 2 WA 1955 Rn 7.

⁸ E/B/J/Gass Art 2 WA 1955 Rn 4; MünchKommHGB-Kronke Art 2 WA 1955 Rn 3.

⁹ Missverständlich die Denkschrift zum MÜ, BT-Drs 15/2285 S 36, die davon spricht, dass die Absätze 2 und 3 die Anwendbarkeit des Übereinkommens auf Postsendungen regeln würden. Genau das Gegenteil ist der Fall.

nicht in Kraft getretenen MP Nr 4. Nach **Absatz 3** unterliegt die Beförderung von Postsendungen nicht dem Montrealer Übereinkommen, sondern allein dem nationalen Recht. Die Vorschrift betrifft allein das Rechtsverhältnis zwischen Postkunde und Postverwaltung. Nicht dagegen wird von der Vorschrift das Rechtsverhältnis zwischen Postverwaltung und Luftfrachtführer sowie das Rechtsverhältnis zwischen Luftfrachtführer und Postkunde geregelt. Insofern bestand unter dem Warschauer Abkommen die Möglichkeit, dass die Postkunden sich gegenüber dem Luftfrachtführer ohne jegliche Haftungsbegrenzung schadlos halten konnten.¹⁰ Diese Lücke¹¹ soll nunmehr Absatz 2 schließen,¹² indem er nur eine Inanspruchnahme der Postverwaltung gegenüber dem Luftfrachtführer zulässt,¹³ eine Inanspruchnahme des Postkunden gegen letzteren dagegen sperrt.¹⁴

- 7 Die darin liegende **Privilegierung des Posthaftungsrechts** gegenüber dem Luftfrachtrecht erklärt sich aus dem Umstand, dass die einschlägigen postrechtlichen Haftungsbestimmungen der Eigenart der postalischen Rechtsverhältnisse, vor allem aber den ihnen zugrundeliegenden kalkulatorischen Gegebenheiten,¹⁵ besser Rechnung tragen. So sollen in diesem Verkehrsbereich vor allem umfangreiche und kostspielige Überwachungsmaßnahmen vermieden werden.

I. Haftung des Luftfrachtführers gegenüber der Postverwaltung (Absatz 2)

- 8 Die Beförderung von Brief- und Paketpostsendungen auf dem Luftweg ließe sich ohne Schwierigkeiten in das Haftungssystem des Montrealer Übereinkommens einordnen, wenn Absatz 2 nicht existieren würde. Danach wäre der Postkunde in frachtrechtlicher Sicht ein Absender, die Postverwaltung wäre der vertragliche Luftfrachtführer und das die Postbeförderung ausführende Luftfahrtunternehmen wäre ausführender Luftfrachtführer im Sinne des Art 39 MÜ. Absatz 2 ordnet aber an, dass der „ausführende“ Luftfrachtführer nur gegenüber der Postverwaltung nach Maßgabe der auf die Beziehungen zwischen Luftfrachtführern und Postverwaltung anwendbaren Vorschriften haftet. Aus der Sicht des Postkunden verhindert die Vorschrift, dass die die Postbeförderung ausführenden Luftfahrtunternehmen als ausführende Luftfrachtführer iSd Art 39 MÜ gegenüber dem Versender zu qualifizieren sind.¹⁶ Vielmehr soll der Postverwaltung allein die Rolle als Absenders des zwischen ihr und dem Luftfahrtfrachtführer geschlossenen Vertrages zukommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der Versender weder – ansonsten bestehende – Ansprüche unter dem Montrealer Übereinkommen¹⁷ noch deliktische Ansprüche gegen den Luftfracht-

¹⁰ Vgl dazu GB QBD, Urt v 17.3.1967 – *Moukattaf v BOAC* – 1967 LLR 401.

¹¹ Siehe auch *Rubwedel* TranspR 1984 85, 89 zur Rechtslage des § 52 aF LuftVG; *Kuhn* Haftung S 124f.

¹² Vgl aber Art 2 MÜ Rdn 12 aE.

¹³ Siehe auch Doc 9122 – LC/172, Part II, abgedruckt in: ICAO Legal Committee, 21st, Montreal 3–22 October 1974, Doc 9131 – LC/173-2 vol II; Doc Montreal 1975, S 17, 28f; Doc 9131 – LC/173-1 vol I, Minutes, Montreal 1976, S 97–101.

¹⁴ Vgl auch *Geigel/Mühlbauer*²⁴ Haftpflichtprozess Kap 29 Rn 59.

¹⁵ Siehe auch *Ehlers* Montrealer Protokolle S 109.

¹⁶ Ebenso *Rubwedel* TranspR 1984 85, 90.

¹⁷ *Kuhn* Haftung S 125, der darauf hinweist, dass Art 2 Abs 2 WA 1955 sich darauf beschränke, die Nichtanwendbarkeit des Abkommens auf Luftpostsendungen zu bestimmen. Über die Frage der Anwendbarkeit anderer, eine Haftung des Luftfrachtführers gegenüber dem Absender begründender Normen schweige Art 2 Abs 2 WA 1955.

fürher herleiten kann,¹⁸ sondern allein auf Haftungsansprüche gegen die Postverwaltung gemäß Art 34 des Weltpostvertrages¹⁹ und Art 26 des Postpaketübereinkommens²⁰ beschränkt ist.

Soweit die Postverwaltung den Postkunden einer verlorengegangenen Luftpostsendung nach den jeweils anzuwendenden postalischen Haftungsbestimmungen entschädigt hat, steht dieser ein Regressanspruch nach Maßgabe der auf die Beziehungen zwischen Luftfrachtführen und Postverwaltung anwendbaren Vorschriften zu. Der Regressanspruch der Postverwaltung unterliegt den frachtrechtlichen Bestimmungen der §§ 407 ff HGB bei Anwendbarkeit deutschen Rechts. Zu beachten ist, dass sich der Luftfrachtführer bei der Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen von seiner Haftung aus §§ 425 ff HGB bereits dem Grunde nach, ansonsten auch in der Höhe ganz oder teilweise freizeichnen kann, wobei ihm nicht nur der Weg einer Individualvereinbarung, sondern bemerkenswerterweise sogar auch der von AGB eröffnet ist, §§ 449, 466 HGB.

Fraglich ist, ob die Deutsche Post AG vom Begriff „Postverwaltung“ erfasst wird. Dieser wird zwar vom Montrealer Übereinkommen nicht definiert. Der Begriff ist jedoch in demselben Sinne zu verstehen wie derjenige des Weltpostvertrags sowie des Postpaketübereinkommens.²¹ Insofern erfasst er auch die Deutsche Post AG trotz ihrer privatrechtlichen Grundlage, weil diese Auslandsbeförderungen nach den Bestimmungen internationaler Übereinkommen durchführt. Nicht vom Begriff „Postverwaltung“ umfasst werden jedoch private Zustelldienste.²²

II. Keine Anwendbarkeit auf Postbeförderung (Absatz 3)

1. Rechtsverhältnis Postkunde/Versender – Postverwaltung/Zustelldienste

Die Haftung für Schäden an Brief- und Paketpostsendungen, die auf dem Luftweg befördert werden, bestimmt sich in dem vorgenannten Benutzerverhältnis gemäß Art 2 Abs 3 MÜ nicht nach dem Montrealer Übereinkommen, sondern allein nach dem **nationalen Recht**.²³ Bei Anwendung deutschen Rechts sind daher auf einen Luftfrachtvertrag, der die Beförderung von Postsendungen zum Gegenstand hat, die §§ 407 ff HGB anzuwenden.²⁴ Darüber hinaus stehen Postkunden/Versender die Ansprüche aus Art 34 des Weltpostvertrages²⁵ sowie Art 26 des Postpaketübereinkommens²⁶ gegen die Postverwaltung zu, soweit die Deutsche Post AG und nicht ein privater Zustelldienst die Beförderung ausgeführt hat.

2. Rechtsverhältnis Postkunde/Versender – Luftfrachtführer

Zwischen Postkunde/Versender und Luftfrachtführer bestehen keine vertraglichen Rechtsbeziehungen. Insbesondere verhindert Art 2 Abs 2 MÜ, den Luftfrachtführer als ausführenden Luftfrachtführer im Verhältnis zum Postkunden/Versender zu qualifizieren. Der Luftfrachtführer haftet nur gegenüber der Postverwaltung; **ausgeschlos-**

¹⁸ So GB QBD, Urt v 17.3.1967 – *Moukattaf v BOAC* – 1967 LLR 401.

¹⁹ BGBl 1998 II S 2082, 2135.

²⁰ BGBl 1998 II S 2082, 2172.

²¹ Vgl die Denkschrift zum MÜ BT-Drs 15/2285 S 36.

²² Ebenso *Koller*⁵ Art 2 MÜ Rn 1.

²³ Ebenso *Schwenk/Giemulla*³ Handbuch S 413f.

²⁴ Vgl die Denkschrift zum MÜ BT-Drs 15/2285 S 36. Ebenso bereits zum WA E/B/J/Gass Art 2 WA 1955 Rn 5; MünchKommHGB-*Kronke* Art 2 WA 1955 Rn 7.

²⁵ Siehe oben Fn 19.

²⁶ Siehe oben Fn 20.

sen ist auch eine – **deliktische – Haftung des Luftfrachtführers** gegenüber dem **Postkunden**. Dies gilt jedoch nur dann, wenn die Postbeförderung über eine Postverwaltung abgewickelt wurde. Bei Einschaltung eines **privaten Zustelldienstes** entfaltet Art 2 Abs 2 MÜ dagegen **nicht** die erwünschte **Sperrfunktion**. Denn diese Zustelldienste werden nicht vom Begriff „Postverwaltung“ umfasst. Folglich kann der Versender den Luftfrachtführer hier nach wie vor in Anspruch nehmen. Die bereits existente Lücke des Warschauer Abkommens besteht insoweit fort.²⁷

3. Rechtsverhältnis Postverwaltung/Zustelldienst – Luftfrachtführer

- 13** Das Rechtsverhältnis zwischen Postverwaltung/Zustelldienst und Luftfrachtführer richtet sich nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrag. Das Rechtsverhältnis unterliegt nicht den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens.²⁸

²⁷ Vgl oben Rdn 6 aE.

²⁸ Vgl dazu auch *Hübsch* Haftung des Güterbeförderers S 254 ff.

KAPITEL II

Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern

Artikel 3

Reisende und Reisegepäck

1. Bei der Beförderung von Reisenden ist ein Einzel- oder Sammelbeförderungsschein auszuhändigen; er muss enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsorts;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaats liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe von zumindest einem dieser Zwischenlandepunkte.

2. Jede andere Aufzeichnung, welche die in Absatz 1 genannten Angaben enthält, kann anstelle des in jenem Absatz genannten Beförderungsscheins verwendet werden. Werden derartige andere Aufzeichnungen verwendet, so muss der Luftfrachtführer anbieten, dem Reisenden eine schriftliche Erklärung über die darin enthaltenen Angaben auszuhändigen.

3. Der Luftfrachtführer hat dem Reisenden für jedes aufgegebenes Gepäckstück einen Beleg zur Gepäckidentifizierung auszuhändigen.

4. Der Reisende ist schriftlich darauf hinzuweisen, dass dieses Übereinkommen, soweit es Anwendung findet, die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung, für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gepäck sowie für Verspätung regelt und beschränken kann.

5. Die Nichtbeachtung der Absätze 1 bis 4 berührt weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags; dieser unterliegt gleichwohl den Vorschriften dieses Übereinkommens einschließlich derjenigen über die Haftungsbeschränkung.

CHAPTER II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3

Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

- a) *an indication of the places of departure and destination;*
 b) *if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.*

2. *Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.*

3. *The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.*

4. *The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.*

5. *Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.*

CHAPITRE II

Document et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3

Passagers et bagages

1. *Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:*

- a) *l'indication des points de départ et de destination;*
 b) *si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.*

2. *L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.*

3. *Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.*

4. *Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.*

5. *L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.*

Übersicht

	Rdn.		Rdn.
A. Allgemeines	1	1. Aushändigen eines Beförderungsdokuments	12
I. Normzweck	1	2. Zeitpunkt der Übergabe	15
II. Entstehungsgeschichte	2	3. Beweislast	16
B. Rechtsnatur und Funktion des Beförderungsscheins	3	III. Reisender	17
I. Zu Rechtsnatur und Rechtswirkungen des Beförderungsscheins	3	IV. Inhalt des Beförderungsscheins	18
II. Funktion des Beförderungsscheins; Abgrenzung von anderen Dokumenten	8	1. Mindestinhalt	18
1. Funktion des Beförderungsscheins	8	2. Gestaltung	21
2. Abgrenzung von anderen Dokumenten	9	3. Sonstiger möglicher Inhalt	22
C. Ausstellung des Beförderungsscheins (Absätze 1, 2 und 4)	10	4. Rechtswirkungen	24
I. Aussteller	10	V. Hinweispflicht nach Absatz 4	26
II. Aushändigen eines Einzel- und Sammelbeförderungsscheins oder alternativer Beförderungsdokumente	12	D. Gepäckbeleg (Absatz 3)	27
		I. Rechtsnatur des Gepäckbelegs	28
		II. Gepäckbeförderungsvertrag	30
		III. Zum Begriff des „aufgegebenen Gepäcks“	31
		E. Keine konstitutive Ausstellungspflicht von Beförderungsdokumenten (Absatz 5)	33

Alphabetische Übersicht

Abgangsort 18	– kein Inhaberpapier 4
anderweitige Aufzeichnung 1, 14	– kein Inhaberzeichen 4
AGB	– kein Orderpapier 4
– Ergänzung des Beförderungsscheins 23	– keine konstitutive Urkunde 4
Aussteller 10	– Nichtausstellung 4
	– Pfändung 7
Beförderungsdokumente	– Pflicht zur Ausstellung eines ~s durch ausführenden Luftfrachtführer 11
– alternative 1, 14, 16	– qualifiziertes Legitimationspapier 4
– Aussteller 10	– Rechtsnatur 3
– Beförderungsschein 3–25	– Rechtswirkungen 24, 25
– Beweisurkunde 4, 25	– Sammelbeförderungsschein 12
– Beweisfunktion 8	– schuldbefreiende Leistung 5
– Datenträgerfunktion 8	– Umschreibung 6
– Gepäckbeleg 27ff	– Zeitpunkt der Übergabe 15
– Quittungsfunktion 8	Bestimmungsort 18
– Sammelbeförderungsschein 12	Beweiswirkung des Beförderungsscheins
Beförderungsschein	– für den Abschluss des Luftbeförderungsvertrags 25
– Abrechnungsdokument 8	– für die Bedingungen des Luftbeförderungsvertrags 25
– Adressat der Ausstellungspflicht 10, 11	– für die Zahlung des Flugpreises 25
– anderweitige Aufzeichnung 1, 14	Beweislast
– Aussehen 21	– für Aushändigung des ~s 16
– Aussteller 10	
– Aushändigung 12	Diebstahl des Beförderungsscheins
– Ausschluss der Übertragbarkeit des ~s 22	– schuldbefreiende Leistung gegenüber Vertragspartner 5
– Beweislast für Aushändigung 16	
– Beweispapier 4	Ersatzbeförderungsschein
– Beweiswirkung 25	– Ausstellungspflicht des Luftfrachtführers 13
– Diebstahl 5	
– elektronische Bordkarte 9	Funktionen des Beförderungsscheins
– Ersatzbeförderungsschein 13	– Abrechnungsfunktion 8
– Ersatzcoupon 9	– Beweisfunktion 8
– Funktionen 8	
– Gestaltung 21	
– Hinweispflicht auf beschränkte Haftung 26	
– Inhalt 18, 22, 23	