

## 3. Das Recht des internationalen Lufttransports – das Montrealer Übereinkommen

### 3.1. Einführung

Durch das TRG wurden alle nationalen Arten des Transportes den einheitlichen Regelungen des revidierten HGB (Vierter Abschnitt) unterstellt. Dies gilt auch für nationale Lufttransporte. Aus der Natur von Luftfrachtbeförderungen und als Folge der relativ hohen Kosten liegt jedoch der Schwerpunkt dieser Art des Transports im internationalen ja interkontinentalen Verkehr, z.T. auch kombiniert mit anderen Verkehrsarten, wie z.B. dem sog. „Sea-Air Verkehr“ („Doppelt so schnell wie Seefracht und halb so teuer wie Luftfracht“).

Deshalb erscheint es angezeigt, auf Grundzüge des internationalen Luftfrachtrechts einzugehen. Rechtliche Basis hierfür bildet das **Warschauer Abkommen (1929, nachfolgend: „WA“)** einschließlich des **Haager Protokolls (1955)** und des **Abkommens von Guadalajara (1961)**. Deutschland ist diesen Abkommen durch Ratifikation beigetreten und somit sind ihre Bestimmungen rechtlich bindend und gehen als internationale Abkommen nationalen Regelungen vor:

|                                                               |
|---------------------------------------------------------------|
| Ratifiziertes internationales Recht bricht nationales Recht ! |
|---------------------------------------------------------------|

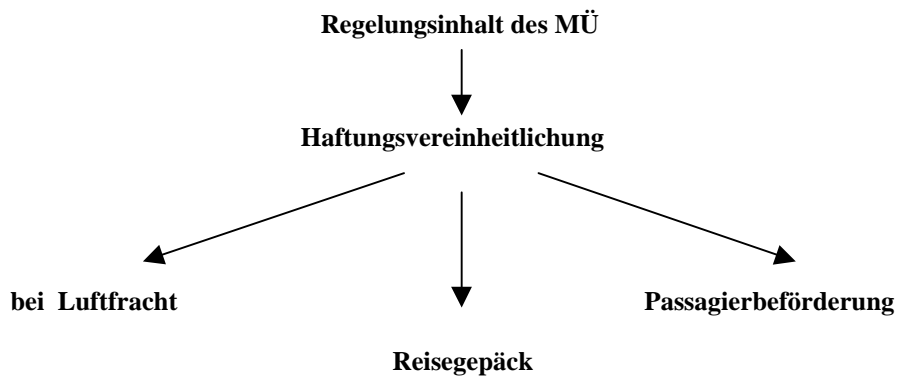
Das WA war per 31.12.1994 von 132 Staaten ratifiziert. 111 Staaten haben das Haager Protokoll unterzeichnet (wobei die USA dieses nicht ratifiziert hat).

Deutschland ist jedoch bisher nicht dem am 14. Juni 1998 in Kraft getretenen **Montrealer Protokoll Nummer 4** durch Ratifikation beigetreten, das die frachtrechtlichen Vorschriften des WA modernisierte. Somit findet dieses für internationale Lufttransporte, die von Deutschland ausgehen oder für Deutschland bestimmt sind, keine Anwendung.

Als Fortsetzung des Montrealer Protokolls Nummer 4 wurde im Jahre 1999 wiederum in Montreal eine grundsätzliche Revision des Warschauer

Abkommens beschlossen, um den geänderten technischen Möglichkeiten, vor allem im elektronischen Datenaustausch, gerecht zu werden. Dieses Abkommen wird als das **Montrealer Übereinkommen (MÜ)**<sup>1</sup> bezeichnet. An dieser Konferenz nahmen Vertreter von 112 Staaten teil und 52 Staaten haben unmittelbar das MÜ gezeichnet, hierzu gehören die USA, die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, die Schweiz. Mit der Ratifikation durch mindestens 30 Staaten ist das MÜ am 4. November 2003 in Kraft getreten.<sup>2</sup> Deutschland hat das MÜ ratifiziert und ist mit Wirkung vom April 2004 dem MÜ, gemeinsam mit allen EU-Staaten („15-Altstaaten“), beigetreten, das 60 Tage nach Hinterlegung für internationale deutsche Lufttransporte anzuwenden ist. Das MÜ ist für Deutschland mit dem 28. Juni 2004 wirksam geworden.

|                                               | WA<br>1929 | Haager<br>Protokoll<br>1955 | Guadala-<br>jara Abk.<br>1961 (Haf-<br>tung bei<br>Miete und<br>Charter) | 4. Montre-<br>aler Proto-<br>koll<br>(1975) 1998 | MÜ<br>(1999) 2004 |
|-----------------------------------------------|------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------|
| Ratifikation<br>durch<br>Deutschland<br>(BRD) | 1933       | 1958/<br>in Kraft<br>1969   | 1961/<br>in Kraft<br>1964                                                | Nein                                             | 06/2004           |



<sup>1</sup> Nach der Sprachregelung des Auswärtigen Amtes werden bilaterale internationale Verträge als Abkommen bezeichnet, während multilaterale Verträge, wie der von Montreal, als Übereinkommen zu bezeichnen sind.

<sup>2</sup> Ruhwedel, Edgar in TransR 137, 2004; insbesondere dort Fußnote 4.

## 3.2. Die Anwendung des MÜ bei internationaler gewerblicher Luftbeförderung

### Art. 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 Vertragsstaates 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 Hoheitsgebietes nur eines Vertragsstaates ohne eine solche 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 der Form eines einzigen Vertrages 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.

internationale Beförderung + durch Luftfahrzeuge + gewerblich/Entgelt → MÜ

### Anwendungsvoraussetzungen des MÜ:

- **internationale Beförderung vereinbart:**  
wenn **eine Beförderung** zwischen zwei Staaten **vereinbart** worden ist, die dem Vertrag beigetreten sind (unbeschadet, ob die Beförderung auch

tatsächlich so stattgefunden hat, z.B. bei Notlandung im Staat des Abgangsorts gilt gleichwohl das MÜ)

**oder,**

wenn zwar Abgangs- und Bestimmungsort auf dem Gebiet eines Vertragsstaates liegen, aber eine **Zwischenlandung** im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist. Dies gilt selbst dann, wenn dieser kein Vertragsstaat ist.

*Bsp.: Flugroute Friedrichshafen/Bodensee—Zürich—Bremen.*

**B!** Es kommt auf den Inhalt der Vereinbarung zwischen den Parteien an, **nicht auf die tatsächliche Reiseroute** (*d.h. auch bei einer Route die z.B. aus technischen Gründen dann doch zwei MÜ-Vertragsstaaten berührt, findet das MÜ keine Anwendung*).

**B!** Auch bei einem gebrochenen Transport durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer gilt dieser als **einheitlicher Transport**, wenn die **Parteien** diesen **als einheitliche Leistung vereinbart** haben, Abs. 3.

- **durch Luftfahrzeuge** (*z.B. auch Zeppelin*).
- **Gem. Art. 1 Abs. 4 gilt MÜ auch für gemischte Beförderung nach Kapitel V (Art. 39-48 MÜ).**
- **Gewerblich:** gegen Entgelt oder unentgeltlich durch Luftfahrtunternehmen, z.B. Freiflug in einem Vielfliegerprogramm (*z.B.: Miles & More, Qualiflyer*).

**B! Keine Anwendung** des MÜ bei Lufttransporten zwischen einem MÜ Staat und einem Nicht-MÜ-Staat, *z.B. Flug zwischen Deutschland (MÜ-Staat) und Taiwan (Nicht-MÜ-Staat)*.

**B! Bedingte Anwendung** auf die internationale Postbeförderung, jedoch gilt das MÜ gem. Art. 2 Abs. 2 nur im Verhältnis zwischen Postverwaltung und Luftfrachtführer.

### 3.3. Inhalt, Aufbau und Vertragsstruktur des MÜ

#### 3.3.1. Aufbau des MÜ

Zum besseren Verständnis der Bestimmungen des MÜ, soll dessen Struktur tabellarisch verdeutlicht werden:

| Kapitel                                                                                                           | Abschnitt                                                             | Artikel                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Kapitel I – Allgemeine Bestimmungen                                                                               | -                                                                     | Art. 1, 2                   |
| Kapitel II – Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern |                                                                       | Art. 3                      |
|                                                                                                                   | Reisende und Reisegepäck                                              | Art. 3                      |
|                                                                                                                   | Güter, Luftfrachtbrief                                                | Art. 4-16                   |
| Kapitel III- Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes                                        | -                                                                     | Art. 17-37                  |
|                                                                                                                   | Tod und Körperverletzung von Reisenden - Beschädigung von Reisegepäck | Art. 17, 21, 22             |
|                                                                                                                   | Beschädigung von Gütern; Verspätung                                   | Art. 18, 19, 22 Abs. 3-4, 6 |
| Kapitel IV – Gemischte Beförderung                                                                                | -                                                                     | Art. 38                     |
| Kapitel V, Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer                             |                                                                       | Art. 39-48                  |
| Kapitel VI, Sonstige Bestimmungen                                                                                 |                                                                       | Art. 49-52                  |
| Kapitel VII Schlußbestimmungen                                                                                    |                                                                       | Art. 53-57                  |

Die oben aufgeführte Übersicht zeigt, dass der überwiegende Teil der Bestimmungen des MÜ das Luftfrachtrecht betrifft.

### 3.3.2. Die Vertragsstruktur/die Beteiligten

Die Vertragsstruktur bei internationalen Luftfrachtverträgen entspricht der Struktur der bereits dargestellten Frachtverträge<sup>3</sup>, siehe vorher, und ist ein Werkvertrag.

Im Regelfall wird der Luftbeförderungsvertrag zwischen dem Luftbeförderer und dem Absender abgeschlossen, diese erwerben Rechte und Pflichten aus dem Luftbeförderungsvertrag.

<sup>3</sup> Wieske, Transportrecht-schnell erfasst, S. 28-30.



Der Empfänger ist auch im Luftbeförderungsvertrag nicht Vertragspartei und damit hat er keine Pflichten aus dem Luftbeförderungsvertrag. Er ist jedoch als Empfänger Ziel der Beförderung und somit Begünstigter aus dem Luftbeförderungsvertrag. Der Empfänger hat eigene Rechte gegenüber dem Frachtführer:

- nach Ankunft am Bestimmungsort gem. Art. 13 und
- auf Grund besonderer Weisung, insbesondere wenn eine solche im AWB eingetragen, Art. 12 Abs. 3 und der Empfänger über den AWB verfügt.

### 3.4. Der Luftfrachtbrief/Airwaybill (AWB), Art. 4 ff.

#### Artikel 5 - Inhalt des Luftfrachtbriefs und der Empfangsbestätigung über Güter

Der Luftfrachtbrief und die Empfangsbestätigung über Güter müssen enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaates liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staaten vorgesehen sind, die Angaben von zumindest einem dieser Zwischenlandepunkte;
- c) die Angaben des Gewichts der Sendung.

Der AWB ist zwar nicht Vertragsvoraussetzung für einen Luftfrachtvertrag, aber i.d.R. wird ein solcher über jede Luftfrachtsendung erstellt, so Art. 4 Abs.1 MÜ für Ausstellung des AWB. Aber Lufttransport ist auch ohne AWB möglich, Umkehrschluß aus Art. 9 MÜ.

**Den zwingenden „Muss-Inhalt“ eines AWB regelt Art. 5. Daneben muss der Luftfrachtbrief die Parteien erkennen lassen, die den Luftfrachtvertrag geschlossen haben.**

**Über die Muss-Angaben hinaus sind jedoch vielfältige „Kann-Angaben“ Gegenstand eines AWB, insbesondere zur Beschreibung des Gutes, Wert, Versicherung, Gefahrguthinweise u.a. gem. Art. 6 MÜ.**

**Artikel 7 - Luftfrachtbrief**

(1) Der Luftfrachtbrief wird vom Absender in drei Ausfertigungen ausgestellt.

(2) Die erste Ausfertigung trägt den Vermerk »für den Luftfrachtführer«; sie wird vom Absender unterzeichnet. Die zweite Ausfertigung trägt den Vermerk »für den Empfänger«; sie wird vom Absender und vom Luftfrachtführer unterzeichnet. Die dritte Ausfertigung wird vom Luftfrachtführer unterzeichnet und nach Annahme der Güter dem Absender ausgehändigt.

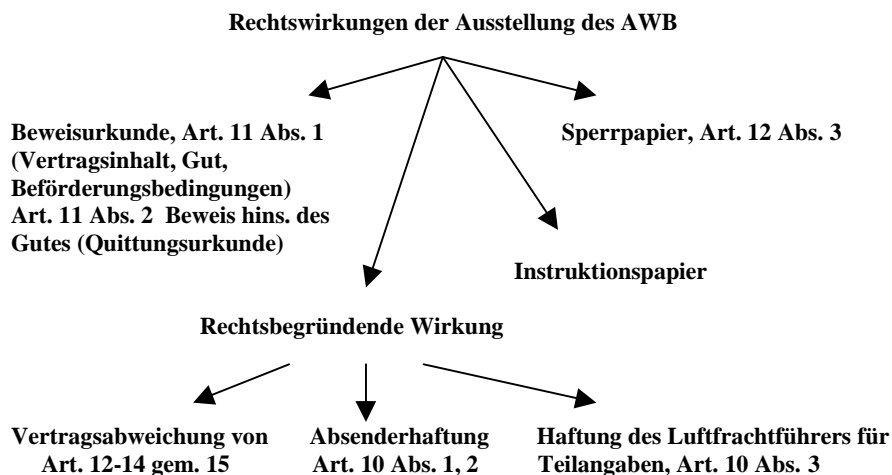
(3) Die Unterschrift des Luftfrachtführers und diejenige des Absenders können gedruckt oder durch einen Stempel ersetzt werden.

(4) Wird der Luftfrachtbrief auf Verlangen des Absenders vom Luftfrachtführer ausgestellt, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß der Luftfrachtführer im Namen des Absenders gehandelt hat.

Art. 7 MÜ entspricht weitgehend Art. 6 WA.

Die Ausstellung des AWB erfolgt in **drei Exemplaren** durch den Absender. Wenn der Luftfrachtführer diesen ausstellt, handelt er als Vertreter und im Namen des Absenders, Art. 6 Abs. 4.

| Exemplar 1                                          | Exemplar 2                                                      | Exemplar 3                                          |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| für den Luftfrachtführer unterzeichnet vom Absender | für den Empfänger unterzeichnet vom Absender & Luftfrachtführer | für den Absender unterzeichnet vom Luftfrachtführer |



**Widerlegliche Beweiswirkung gem. Art. 11 Abs. 1 des AWB über:**

- Abschluß des Luftfrachtvertrages
- den Empfang des Gutes
- die Beförderungsbedingungen
- Menge und Zustand der Güter

**B!** Im Unterschied zu Art. 9 WA führen weder die Nichtausstellung des AWB noch Fehler bei dessen Ausstellung zur unlimitierten Haftung des Luftfrachtführers, Art. 9 MÜ.

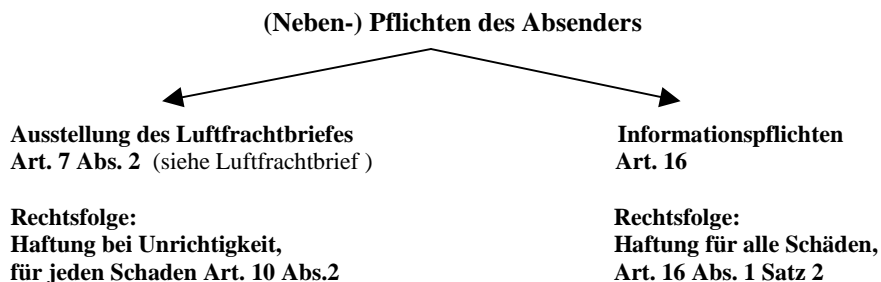
Die **elektronische Ausstellung des AWB** ist durch das MÜ möglich geworden, da der AWB nicht mehr nur in der Papierform, sondern in jeder anderen Form mit den in Art. 5 MÜ vorgesehenen Mindestangaben erstellt werden kann, Art. 4 Abs. 2 MÜ.

### 3.5. Die Rechte und Pflichten des Absenders

#### 3.5.1. Die Pflichten des Absenders

**Hauptpflicht des Absenders: Frachtzahlungspflicht!** Diese ist zwar nicht im MÜ geregelt, denn das MÜ will nur die Regeln hinsichtlich der internationalen Beförderung vereinheitlichen. Aber diese Pflicht folgt aus dem nationalen Transportrecht, § 407 HGB.

Mittelbar kann man bereits eine solche aus Art. 12 Abs. 1 MÜ ableiten („Der Absender ist unter der Bedingung, daß er alle Verbindlichkeiten aus dem Frachtvertrag erfüllt, berechtigt...“)





**Artikel 10 - Haftung des Absenders**

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen über die Güter, die von ihm oder in seinem Namen in den Luftfrachtbrief eingetragen werden, sowie der von ihm oder in seinem Namen dem Luftfrachtführer gemachten Angaben oder Erklärungen zur Aufnahme in die Empfangsbestätigung über die Güter oder in die anderen Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2. Dies gilt auch dann, wenn die für den Absender handelnde Person zugleich der Beauftragte des Luftfrachtführers ist.

(2) Der Absender hat dem Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, den dieser oder ein Dritter, dem der Luftfrachtführer haftet, dadurch erleidet, daß die vom Absender oder in seinem Namen gemachten Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

**Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Angaben über das Gut im AWB, mit unlimitierter Schadensersatzpflicht, gem. Art. 10.**

*Z.B. wenn der Absender angibt, dass es sich bei dem Frachtgut um Textilien handelt, es sich jedoch in Wahrheit um Zünder handelt, die eine Explosion an Bord des Luftfahrzeugs herbeiführen, so haftet hierfür der Absender unbeschränkt.*

*Wenn jedoch der Absender nicht derjenige ist, der die Ware kennt, weil er sie gesehen oder hergestellt hat, so muß der luftfrachtrechtliche Absender sicherstellen (z.B. Spediteur), dass ihm der Warenversender die richtigen Angaben gemacht hat, bzw. muß überlegen, ob der Warenversender ihn im Schadensfall freistellen kann oder er muß sich gegen dieses Risiko versichern.*

**Artikel 16 - Vorschriften der Zoll-, der Polizei- und anderer Behörden (Auskunfts- und Informationspflichten des Absenders)**

(1) Der Absender ist verpflichtet, alle Auskünfte zu erteilen und alle Urkunden zur Verfügung zu stellen, die vor Aushändigung der Güter an den Empfänger zur Erfüllung der Vorschriften der Zoll-, der Polizei- und anderer Behörden erforderlich sind. Der Absender haftet dem Luftfrachtführer für den Schaden, der durch das Fehlen, die Unvollständigkeit oder die Unrichtigkeit dieser Auskünfte und Urkunden entsteht, es sei denn, dass den Luftfrachtführer oder seine Leuten ein Verschulden trifft.

(2) Der Luftfrachtführer ist nicht verpflichtet, diese Auskünfte und Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

### 3.5.2. Rechte des Absenders

Der Absender hat gem. Art. 12 während des Transports das Weisungsrecht hinsichtlich des Transports und das Verfügungsrecht über das Gut gegen Vorlage des AWB.

**Rechte/Pflichten des Absenders → ← Einwendungen des Luftfrachtführers**

**Weisungs- und Verfügungsrecht → ← Einwand der Schädigung des Absenders, gem. Art. 12**  
**Luftfrachtführers oder anderer Absender, Abs. 1 Satz 2**  
**Anspruch des LFF auf Kostenerstattung, Abs. 1 Satz 3**  
**bei Unmöglichkeit: unverzügliche Informationspflicht des LFF, Abs. 2**

#### **Artikel 12 - Weisungs- und Verfügungsrecht**

(1) Der Absender ist unter der Bedingung, daß er alle Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag erfüllt, berechtigt, über die Güter in der Weise zu verfügen, dass er sie am Abgangs- oder Bestimmungsflughafen sich zurückgeben, unterwegs während einer Landung aufhalten, am Bestimmungsort oder unterwegs an eine andere Person als den im Luftfrachtbrief bezeichneten Empfänger abliefern oder zum Abgangsflughafen zurückbringen läßt. Dieses Recht kann nur insoweit ausgeübt werden, als dadurch der Luftfrachtführer oder die anderen Absender nicht geschädigt werden; der Absender ist zur Erstattung der durch die Ausübung dieses Rechts entstehenden Kosten verpflichtet.

(2) Ist die Ausführung der Weisungen des Absenders unmöglich, so hat der Luftfrachtführer ihn unverzüglich zu verständigen.

(3) Kommt der Luftfrachtführer den Weisungen des Absenders nach, ohne die Vorlage der diesem übergebenen Ausfertigung des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsbestätigung über die Güter zu verlangen, so haftet er unbeschadet seines Rückgriffsanspruchs gegen den Absender dem rechtmäßigen Besitzer des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsbestätigung für den hieraus entstehenden Schaden.

(4) Das Recht des Absenders erlischt mit dem Zeitpunkt, in dem das Recht des Empfängers nach Artikel 13 entsteht. Es lebt wieder auf, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder wenn er nicht erreicht werden kann.

**M!** Das Weisungsrecht des Absenders kommt zum Erlöschen, wenn dieser nicht mehr über dem Luftfrachtbrief verfügt, **Abs. 3 (Umkehrschluß) und Abs. 4.**

### 3.6. Die Haftung des Luftfrachtführers

#### 3.6.1. Die Obhutshaftung des Luftfrachtführers

##### 3.6.1.1. Die Haftung für Güterschäden, Art. 18-22

Gem. Art. 18 Abs. 1 MÜ haftet der LFF nunmehr nach den Grundsätzen der Obhutshaftung **für jeden Schaden** der durch **Zerstörung, Verlust oder Beschädigung** des Transportgutes eintritt, wenn dieser Schaden **während der Luftbeförderung** eingetreten ist.

Was heißt in diesem Zusammenhang **Luftbeförderung**?

Art. 18 Abs. 3: Der Ausdruck Luftbeförderung umfaßt den **Zeitraum** während dessen sich die Güter **unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden**, egal ob an Bord, auf dem Flughafen oder an einem beliebigen Ort. Das zentrale Anknüpfungskriterium für die Haftung des Luftfrachtführer ist dessen Obhut. Deshalb wird die Haftung des Luftfrachtführer auch als **Obhutshaftung** bezeichnet. Dies gilt nunmehr ausdrücklich auch für den Zeitraum, wenn der Luftfrachtführer das Gut im sog. **Trucking** am Boden per Lkw transportieren läßt<sup>4</sup>, auch ohne die Genehmigung des Absenders, Art. 18 Abs. 4 Satz 3.

*Wenn z.B. die Lufthansa Luftfrachtgut mit dem LKW von Bremen nach Frankfurt Flughafen transportiert (Luftfrachtersatzverkehr), damit dieses dann per Flugzeug nach Los Angeles versandt wird, dann haftet der Luftfrachtführer im Falle eines Unfalls auf der Bundesautobahn nach MÜ mit 17 SZR je kg bei Zerstörung des (Luft-) Frachtgutes.*

---

<sup>4</sup> Ruhwedel, TranspR 2004, S. 137, 138, Fn. 16, wonach 40-60 % des Luftfrachtaufkommens per Lkw durch Europa transportiert werden.

### 3.6.1.2. Schadensersatz für Verspätung

#### Artikel 19 - Haftung für Verspätungsschaden

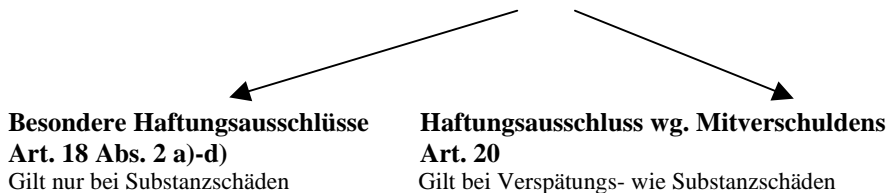
Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Er haftet jedoch nicht für Verspätungsschäden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen.

Hierbei geht es um den Ausgleich von Vermögensschaden, der durch die Verspätung eingetreten ist und nachweisbar sein muß.

*Z.B.: Computerteile werden verspätet geliefert und hierdurch können die mit diesen zu vershenden Maschinen erst später hergestellt und verkauft werden. Der Vermögensschaden besteht hier im Zusatzaufwand für die Herstellung der Maschinen, sowie im Zinsverlust durch späteren Verkauf und könnte auch in einer Vertragsstrafe bestehen.*

### 3.6.2. Einwendungen des Luftfrachtführers

Gegen die Obhutshaftung bei Schäden am Gut während des Obhutszeitraumes hat der LFF zwei Arten der Einwendungen:



#### 3.6.2.1. Besondere Haftungsausschlüsse

##### Artikel 18 Abs. 2

##### (Besondere Haftungsausschlussgründe im Luftfrachtrecht)

Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit er nachweist, dass die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung der Güter durch einen oder mehrere der folgenden Umstände verursacht wurde:

- a) die Eigenart der Güter oder ein ihnen innewohnender Mangel;
- b) mangelhafte Verpackung der Güter durch eine andere Person als den Luftfrachtführer oder seine Leute;
- c) eine Kriegshandlung oder ein bewaffneter Konflikt;
- d) hoheitliches Handeln in Verbindung mit der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr der Güter.

Die zuvor erwähnten Haftungsausschlussgründe sind nur bei Güterschäden zu prüfen, nicht bei Personenschäden, insbesondere das Kriegsrisiko verbleibt in der Passagierluftfahrt bei dem Luftfrachtführer.

Die Haftungsausschlussgründe a) und b) weisen große Ähnlichkeit zu § 427 Abs. 1 Ziff. 2. und 4 HGB bzw. Art. 17 Abs. 4 Ziff. b und c CMR auf (siehe da).

Dagegen sind die Haftungsausschlussgründe in Ziff. c) und d) entstanden aus der Internationalität der Luftfahrt, der staatlichen Überwachung und der besonderen Gefahrenlage bei kriegerischen Ereignissen.

Anders als § 427 Abs. 2 HGB und Art. 18 Abs. 2 CMR liegt die Beweislast beim Luftfrachtführer, dass der Schaden ausschließlich bzw. zu einem bestimmten Anteil durch einen dieser Haftungsausschlussgründe verursacht wurde.<sup>5</sup>

### **3.6.2.2. Haftungsbefreiung wegen Mitverschuldens**

#### **Artikel 20 - Haftungsbefreiung**

Weist der Luftfrachtführer nach, dass die Person, die den Schadensersatzanspruch erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Verlangt eine andere Person als der Reisende wegen dessen Tod oder Körperverletzung Schadensersatz, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als er nachweist, dass eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Reisenden, sei es auch nur fahrlässig, den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Dieser Artikel gilt für alle Haftungsbestimmungen in diesem Übereinkommen einschließlich Art. 21 Absatz 1.

Wesentlicher Haftungsausschlussgrund des internationalen Luftverkehrs, insbesondere auch für die Haftung im Passagierverkehr, ist der Mitverschuldenseinwand gegenüber dem Geschädigten bzw. gegenüber seinen Rechtsnachfolgern.

*Im Frachtverkehr kann sich ein Mitverschulden durch eine falsche Kennzeichnung der Güter durch den Absender ergeben und im Passagierver-*

<sup>5</sup> Koller, Transportrecht, MÜ, Art. 18 Rn. 10.

*kehr kann hier an das Handeln von Selbstmordattentätern oder an Unachtsamkeit von Fluggästen beim Verstauen des Handgepäcks oberhalb der Sitzplätze gedacht werden.*

In all diesen Fällen entfällt die Haftung des Luftfrachtführers jedoch nur in dem Maße in dem der Luftfrachtführer nachweisen kann, dass mindestens fahrlässiges Verhalten des Passagiers bzw. des Absender schadensursächlich oder -vergrößernd war. Das Beweisrisiko liegt beim Luftfrachtführer, ansonsten haftet er nach den Grundsätzen der Obhutshaftung, jedoch begrenzt.

### 3.6.2.3. Die Haftungsbeschränkungen, Art. 21, 22

Das MÜ begrenzt die Haftung des Luftfrachtführers wie folgt:

|                                           |                |                                            |                                         |
|-------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Bei Tod oder Körperverletzung             | Verspätung     | Substanzschäden an Reisegepäck, Verspätung | Substanzschäden, an Gütern & Verspätung |
| mit 100.000,- SZR                         | mit 4150 SZR   | mit 1000 SZR je Reisenden                  | mit 17 SZR je kg                        |
| Art. 21 Abs. 1                            | Art. 22 Abs.1  | Art. 22 Abs. 2                             | Art. 22 Abs. 3                          |
| Überschreitung der Haftungshöchstbeträge: |                |                                            |                                         |
| Art. 21 Abs. 2                            | Art. 22 Abs. 5 | Art. 22 Abs. 5                             | Keine Überschreitung!!                  |

Die limitierte Haftung des Luftfrachtführers gilt bei Güterschäden in jedem Fall, selbst bei Vorsatz! <sup>6</sup>

**B!** Das MÜ verpflichtet in Art. 24, dass die Haftungshöchstbeträge in Art. 21, 22, 23 innerhalb eines Fünfjahresrhythmus überprüft werden, um festzustellen, ob die Haftungshöchstbeträge angepasst werden müssen.

**B!** Gem. Art. 25 MÜ kann der Luftfrachtführer höhere als in dem MÜ vorgesehene Haftungshöchstbeträge akzeptieren, lediglich eine Reduzierung der MÜ Haftungsbeträge ist unwirksam, Art. 26 MÜ.

<sup>6</sup> Kritik hieran von Koller, Transportrecht, 5.Aufl., MÜ, Art. 22, Rn. 15. Hierzu Ruhwedel, TranspR S.137 ff., 2004; vgl. auch BGH zur limitierten Haftung nach Weltpostvertrag, in TranspR 2003, 238, 240.

**B!** Im Klageverfahren gelten die Haftungshöchstbeträge nach dem MÜ als Obergrenzen, Art. 29; ferner können sich auch die Leute des Luftfrachtführers auf die Regeln des MÜ berufen, Art. 30 MÜ.

## 3.7. Fristen und Gerichtsstand

### 3.7.1. Die Reklamationsfristen

#### Artikel 31 - Schadensanzeige

(1) Nimmt der Empfänger aufgegebenes Reisegepäck oder Güter vorbehaltlos an, so begründet dies die widerlegbare Vermutung, dass sie unbeschädigt und entsprechend dem Beförderungsschein oder den anderen Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und Artikels 4 Absatz 2 abgeliefert worden sind.

(2) Im Fall einer Beschädigung muß der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, bei aufgegebenem Reisegepäck jedenfalls binnen sieben und bei Gütern binnen vierzehn Tagen nach der Annahme, dem Luftfrachtführer Anzeige erstatten. Im Fall einer Verspätung muß die Anzeige binnen einundzwanzig Tagen, nachdem das Reisegepäck oder die Güter dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden sind, erfolgen.

(3) Jede Beanstandung muß schriftlich erklärt und innerhalb der dafür vorgesehenen Frist übergeben und abgesandt werden.

(4) Wird die Anzeigefrist versäumt, so ist jede Klage gegen den Luftfrachtführer ausgeschlossen, es sei denn, dass dieser arglistig gehandelt hat.

Art. 31 Abs.1:

Vorbehaltlose Annahme der Güter = Widerlegliche Vermutung des ordnungsgemäßen Transports → bis zum Beweis des Gegenteils.

Nicht erkennbare Schäden (Art. 31 Abs.2) müssen innerhalb von 14 Tagen bei Gütern, oder maximal 21 Tage bei Verspätung nach der Annahme beim Luftfrachtführer angezeigt werden.

Form (Art. 31 Abs.1): schriftlich auf dem Beförderungsschein (bei Annahme) oder in anderer Weise schriftlich erklärt.

**B! Versäumung der Anzeigefrist → Ausschluss der Klage gegen den LFF (Art. 31 Abs. 4), diese Fristen sind nicht durch die Parteien verlängerbar.**

**A! Kein Ausschluss, wenn der Luftfrachtführer arglistig gehandelt hat.**

### 3.7.2. Die Klagefrist als Ausschlussfrist

#### Artikel 35 - Ausschlussfrist

(1) Die Klage auf Schadenersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden; die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.

(2) Die Berechnung der Frist richtet sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.

#### Art. 35: Ausschlussfrist von 2 Jahren für Klagen auf Schadenersatz

Die Frist beginnt mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug an dem Bestimmungsort angekommen ist oder hätte ankommen müssen. Ansonsten richtet sich die **Fristberechnung** nach dem Recht des angerufenen Gerichts, d.h. **in Deutschland nach §§ 186 ff. BGB.**

### 3.7.3. Der Gerichtsstand

Der **Gerichtsstand** für Klagen aus dem MÜ ist in **Art. 33** geregelt:

#### Artikel 33 - Gerichtsstand

(1) Die Klage auf Schadenersatz muß im Hoheitsgebiet eines der Vertragsstaaten erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, an dem sich der Wohnsitz des Luftfrachtführer, seine Hauptniederlassung oder seine Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsortes.

(2) bezieht sich auf Personenschaden.....

(3) bezieht sich auf Personenschaden.....

(4) Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.



Den Gerichtsstand bestimmt der Kläger durch die Einreichung der Klage und diese kann eingereicht werden :

in einem MÜ Vertragsstaat **und dort**

- am Ort des (registerrechtlichen) Sitzes des LFF oder
- am Ort des (tatsächlichen) Sitzes der Leitung des LFF oder
- am Ort der Niederlassung mit der er den Vertrag geschlossen hat.

### **3.8. Bestimmungen über gemischte Beförderung, Art. 38**

#### **Artikel 38 - Gemischte Beförderung**

(1) Bei gemischten Beförderungen, die zum Teil durch Luftfahrzeuge, zum Teil durch andere Verkehrsmittel ausgeführt wird, gilt dieses Übereinkommens vorbehaltlich des Artikel 18 Absatz 4 nur für die Luftbeförderung im Sinne des Artikels 1.

(2) Bei gemischter Beförderung sind die Parteien durch dieses Übereinkommen nicht gehindert, Bedingungen für die Beförderung durch andere Verkehrsmittel in den Luftbeförderungsvertrag aufzunehmen, sofern hinsichtlich der Luftbeförderung dieses Übereinkommen beachtet wird.

D.h. Anwendung auch in diesen Fällen des MÜ, wenn die Voraussetzungen gem. Art. 1 vorliegen (→ Anwendung des MÜ, Art. 1).

Für den Nicht-Luftbeförderungsteil im gemischten Transport können die Bedingungen des anderen Beförderungsmittels übernommen werden, z.B. die Haag-Visby Regeln bei der Kombination mit Seeverkehr = sog. „Sea-Air Verkehr“.

*Der Sea-Air Verkehr ist eine Kombination aus der Luft- und Seebeförderung, z.B. mit Seetransport von Singapur nach Dubai und Lufttransport von Dubai nach Frankfurt/Main. Hier verweist der Sea-Air Frachtbrief für den Seetransport auf die seerechtlichen Regelungen und für den Lufttransport auf das MÜ.*

### Vergleich WA/Haager Protokoll/Protokoll Nr. 4 von Montreal/MÜ

Übersicht über wesentliche Gemeinsamkeiten und Unterschiede internationaler Abkommen im Luftfrachtrecht:

|                                               | <b>Warschauer Abkommen 1929 (WA)</b>                                                          | <b>Haager Protokoll 1955 (HP)</b>                                                             | <b>Montrealer Protokoll 1974 Nr. 4 (MP)</b> | <b>Montrealer Abkommen 1999 (MÜ)</b>                                                          |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ratifikation                                  | D, USA                                                                                        | D                                                                                             | USA, in Kraft seit 14.6.1998                | in Kraft seit November 2003, USA, EU, D                                                       |
| Regelungsgegenstand                           | Personen, Gepäck und Frachtgut                                                                | Personenschäden                                                                               | Güter                                       | Personen, Gepäck und Frachtgut                                                                |
| Personenschäden                               | DM 26.750,-                                                                                   | DM 53.500,-                                                                                   |                                             | 100.000,- SZR                                                                                 |
| Anwendbarkeit bei internationalen Transporten | Abgangs- und Bestimmungsort muss in Vertragsstaaten liegen, Art. 1, <b>A!</b> Zwischenlandung | Abgangs- und Bestimmungsort muss in Vertragsstaaten liegen, Art. 1, <b>A!</b> Zwischenlandung | Mindestens ein Vertragsstaat berührt.       | Abgangs- und Bestimmungsort muss in Vertragsstaaten liegen, Art. 1, <b>A!</b> Zwischenlandung |
| Luftfrachtbrief                               | Notwendig                                                                                     | Notwendig                                                                                     | Notwendig, Art. 5                           | Notwendig, Art. 4                                                                             |

|                                                    |                                                                       |                                                                       |                                                                                                                        |                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Form des AWB                                       | Papierform, Art. 5                                                    | Papierform                                                            | Papierlos mit Zustimmung des Absenders, Art. 5                                                                         | „jedes Mittel“ der Darstellung Art. 4; Papierform kann durch Empfangsbestätigung erfolgen, Art. 11                    |
| AWB begleitet Gut                                  | Ja, Art. 6                                                            | Ja, Art. 6                                                            | Nicht gefordert                                                                                                        | Nicht gefordert                                                                                                       |
| Inhalt des AWB                                     | Art. 8: Mindestinhalt Hinweis auf Haftungsbeschränkungen erforderlich | Art.8: Mindestinhalt Hinweis auf Haftungsbeschränkungen erforderlich. | Art. 8: Abflug- und Ankunftsflughafen, Zwischenlandeort, Gewicht Kein Hinweis auf Haftungsbeschränkungen erforderlich. | Art.8: Abflug- und Ankunftsflughafen, Zwischenlandeort, Gewicht Kein Hinweis auf Haftungsbeschränkungen erforderlich. |
| Haftungsmaßstab bei Substanz- underspätungsschäden | Vermutete Verschuldenshaftung mit Entlastungsmöglichkeit              | Vermutete Verschuldenshaftung mit Entlastungsmöglichkeit              | Obhutshaftung mit Entlastungsbeweis, Art. 18, nur bei Luftbeförderung                                                  | Obhutshaftung mit Entlastungsbeweis, Art. 18, unabhängig von Örtlichkeit / Luftbeförderung (Art. 18 Abs. 4)           |

|                        |                                                                                                                                                                                    |    |                                                              |                                                                                                      |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Haftungs-<br>befreiung | - LFF hat alle<br>erforderlichen<br>Maßnahmen<br>getroffen<br>- LFF konnte<br>diese wg. hö-<br>herer Gewalt<br>nicht treffen<br>- Verschulden<br>des Geschä-<br>digten, Art.<br>21 |    | Art. 18<br>Abs.2:<br>wenn allein<br>ursächlich<br>("solely") | Art. 18<br>Abs. 2 a-d:<br>"if and to<br>the extent"                                                  |
| Haftungs-<br>höhe      | 250 Pointcare<br>Franc<br>= DM 53,50.                                                                                                                                              |    | <b>17 SZR je<br/>kg</b>                                      | <b>17 SZR je<br/>kg</b>                                                                              |
| Wertdekla-<br>ration   | Ja                                                                                                                                                                                 | Ja | Ja, Art. 22<br>Abs. 2a                                       | Ja, Art. 22<br>Abs.3                                                                                 |
| Voll-<br>haftung       | Bei Vorsatz<br>und Leicht-<br>fertigkeit, Art.<br>25;<br>Fehlen des<br>AWB oder<br>Defizite der<br>Angaben im<br>AWB                                                               |    | Nein                                                         | Nein                                                                                                 |
| Verspätung             | Art. 19                                                                                                                                                                            |    |                                                              | Art. 19                                                                                              |
| Schadens-<br>anzeige   | Art. 26 Abs.2:<br>Beschädi-<br>gung, unver-<br>züglich, max.<br>14 Tage;<br>Verspätung:<br>21 Tage                                                                                 |    |                                                              | Art. 31, un-<br>verzüglich,<br>max. 14 Ta-<br>ge bei Be-<br>schädigung,<br>21 Tage bei<br>Verspätung |
| Verjährung             | 2 Jahre<br>(Ausschluss-<br>frist)                                                                                                                                                  |    |                                                              | Art. 35, 2<br>Jahre, Aus-<br>schlussfrist                                                            |
| Gerichts-<br>stand     | Art. 28                                                                                                                                                                            |    |                                                              | Art. 33                                                                                              |