

## Zur neuesten Entwicklung des internationalen Luftprivatrechts

VON RECHTSANWALT HUBERT WESSELS, KÖLN

### I. Ausgangslage

Die weitaus meisten Beförderungen im zwischenstaatlichen Luftverkehr unterliegen dem Warschauer »Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr« (WA), entweder in seiner ursprünglichen Fassung vom 12. 10. 1929<sup>1)</sup> oder derjenigen des Haager »Protokolls zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929« vom 28. 9. 1955 (HP)<sup>2)</sup>. Mit nur sehr wenigen Ausnahmen haben die Staaten der Welt das Abkommen in der einen oder anderen Form ratifiziert oder sind ihm beigetreten<sup>3)</sup>.

Da sich im Laufe der Zeit immer mehr das Bedürfnis nach einer Änderung, insbesondere im Hinblick auf die z. T. als unzureichend empfundenen Haftungsgrenzen, ergab, wurde eine Staatenkonferenz einberufen, die unter der Schirmherrschaft der *Internationalen Zivilluftfahrtorganisation*, einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen, vom 9. 2. bis 3. 8. 1971 in *Guatemala* stattfand. Die Konferenz endete mit der Verabschiedung eines »Protokolls zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, geändert durch das in *Den Haag* am 28. September 1955 gegebene Protokoll« (Protokoll von Guatemala [GP]). Die wichtigsten Änderungen, die das neue Protokoll gebracht hat, betreffen die *Haftung* des Luftfrachtführers.

### II. Haftungsregelung

Nach der geltenden Ordnung des WA und des HP haftet der Luftfrachtführer für Personen- (Art. 17), Sach- (Art. 18) und Verspätungsschäden (Art. 19) nur summenmäßig beschränkt, Art. 22. Die Haftungssummen betragen nach der ursprünglichen Fassung des WA bei Tod, Verletzung oder Verspätung von Fluggästen Goldfranken (Fr) 125 000,- (DM 30 375,-)<sup>4)</sup>, bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck (aufgegebenem Gepäck) und Gütern Fr 250,- (DM 60,75) je Kilogramm; die Haf-

<sup>1)</sup> *RGBl.* 1933 II, S. 1039.

<sup>2)</sup> *BGBl.* 1958 II, S. 291.

<sup>3)</sup> Ein Verzeichnis der Vertragsstaaten des WA und HP ist in »Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen« (ZLW) 1970, S. 270 ff. aufgeführt.

<sup>4)</sup> Die Umrechnung der Goldfranken in DM erfolgt nach der »Dritten Verordnung über den Umrechnungssatz für französische Franken bei Anwendung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts« vom 22. 12. 1969, *BGBl.* 1969 I, S. 2393 = ZLW 1970, S. 281. Nach § 1 der VO sind 100 Franken mit DM 24,30 zu bewerten.

tung für sog. Handgepäck (Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält) ist auf Fr 5000,- (DM 1215,-) begrenzt. Das HP hat die Summe für den Fall des Todes, der Verletzung oder Verspätung von Fluggästen auf Fr 250 000,- (DM 60 750,-) angehoben, die übrigen Haftungsgrenzen jedoch unberührt gelassen.

Eine unbeschränkte Haftung tritt nach Art. 25 WA ein, wenn der Luftfrachtführer oder seine Leute den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt haben, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht. Unter einer solchen Fahrlässigkeit wird im deutschen Recht die grobe Fahrlässigkeit verstanden<sup>5)</sup>. Die Voraussetzungen hat der Kläger zu beweisen. Das HP stellt strengere Anforderungen an die Durchbrechung der Haftungsgrenzen: in der Fassung dieses Protokolls (Art. 25) tritt die unbeschränkte Haftung ein, wenn der Geschädigte nachweist, daß der Luftfrachtführer oder seine Leute entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein gehandelt haben, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Während also bei der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen über die Haftungsgrenzen hinaus die Beweislast für das schwere Verschulden des Luftfrachtführers oder seiner Leute beim Anspruchsteller liegt, ist es bei Ersatzforderungen, die sich innerhalb der Grenzen halten, umgekehrt: hier haftet der Luftfrachtführer, es sei denn, daß er beweist, daß ihn oder seine Leute kein Verschulden trifft, Art. 20 WA und HP.

Das neue GP hat die vorstehend geschilderte Regelung tiefgreifend verändert.

Zunächst sind die *Haftungssummen* um ein Vielfaches erhöht worden. Nach dem neuen Art. 22 beträgt die Haftungsgrenze im Falle des Todes oder der Körperverletzung eines Fluggastes Fr 1 500 000,- (DM 364 500,-), bei der Verspätung von Reisenden Fr 62 500,- (DM 15 187,50). Bei der Beförderung von Gepäck (die Unterscheidung von Reise- und Handgepäck ist fallengelassen worden, Art. 17, Abs. 3) haftet der Luftfrachtführer bis zu Fr 15 000,- (DM 3645,-) für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung. Der Haftungsbetrag bei der Güterbeförderung ist unverändert geblieben (Fr 250,- je Kilogramm).

Eine wesentliche Änderung ist auch hinsichtlich des *Haftungssystems* erfolgt. Kann die Verantwortlichkeit des Luftfrachtführers innerhalb der Haftungsgrenzen des WA und des HP als Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast bezeichnet werden<sup>6)</sup>, so ist, soweit es die Personen- und Gepäckbeförderung anbelangt, nach dem GP die Voraussetzung des Verschuldens des Luftfrachtführers entfallen. Es gilt vielmehr eine reine Erfolgshaftung (sogar für höhere Gewalt!). Der Beförderer haftet »allein auf Grund der Tatsache, daß das schadenstiftende Ereignis an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen eingetreten ist«, Art. 17. Die Verantwortlichkeit entfällt nur, wenn – bei Personenschaden – ausschließlich der Gesundheitszustand des Fluggastes oder – bei Gepäckschaden – ausschließlich die Eigenart des Gepäcks oder ein ihm anhaftender Mangel für den Schaden ursächlich war. – Bei der Verspätungshaftung für Fluggäste und Gepäck sowie bei der Haftung für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Frachtsendungen ist es bei der Verschuldenshaftung des WA und HP mit der Entlastungsmöglichkeit des Luftfrachtführers geblieben. Unverändert ist auch die Vorschrift über das Mitverschulden: hat ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so kann nach allen drei Abkommensfassungen die Haftung ganz oder teilweise entfallen (Art. 21).

<sup>5)</sup> *Schleicher-Reymann-Abraham*, Das Recht der Luftfahrt, Bd. I, Art. 25 WA, Anm. 4.

<sup>6)</sup> *Schleicher-Reymann-Abraham*, a.a.O., Art. 20 WA, Anm. 1.

Schadensersatz über die neuen Haftungsgrenzen hinaus kann nur gewährt werden, wenn der Kläger nachweist, daß der Schaden durch den Luftfrachtführer oder seine Leute in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein verursacht worden ist, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Hier ist es bei der Regelung des HP verblieben.

### III. Ergänzende Ersatzregelung

Über die vorstehend dargelegte Haftung hinaus darf kein Vertragsstaat dem Luftfrachtführer eine noch strengere Verantwortlichkeit auferlegen. Wohl darf er nach der völlig neuen Vorschrift des Art. 35 A GP für den Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Fluggastes eine ergänzende Schadensersatzregelung treffen. Sie ist von bestimmten Voraussetzungen abhängig, die vor allem sicherstellen sollen, daß die Luftfrachtführerhaftung nicht weiter verschärft wird und es nicht zu einer unterschiedlichen Behandlung einzelner Luftverkehrsgesellschaften kommt. Eine solche Regelung könnte z. B. in der Schaffung eines Fonds oder einer Versicherungspflicht (vgl. hierzu § 50 LuftVG) bestehen. Auf diesem Wege könnten Schäden, die die Luftfrachtführerhaftung übersteigen, gedeckt werden.

### IV. Änderung der Haftungsgrenzen

Art. 42 des GP sieht — anders als das WA und das HP — bestimmte Verfahren zur Anpassung der Haftungsgrenzen an die wirtschaftliche Entwicklung vor.

### V. Gerichtsstände

Das GP hat ferner eine Erweiterung der Gerichtsstände des Art. 28 gebracht. Nach dem WA und HP kann der Luftfrachtführer bei Schadensersatzprozessen aus dem Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat nur an seinem Wohnsitz oder dem Ort seiner Hauptbetriebsleitung oder dem Ort seiner Geschäftsstelle, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder am Bestimmungsort verklagt werden. Das GP gewährt darüber hinaus eine Klagemöglichkeit in einem Vertragsstaat bei dem Gericht, in dessen Bezirk der Luftfrachtführer irgendeine Geschäftsstelle unterhält, allerdings unter der Voraussetzung, daß der Fluggast in diesem Vertragsstaat seinen Wohnsitz oder seinen dauernden Aufenthalt hat.

### VI. Schlußbestimmungen

Von den Schlußbestimmungen des GP ist Art. XX erwähnenswert; hiernach bedarf es zum Inkrafttreten des GP der Hinterlegung von dreißig Ratifikationsurkunden. Voraussetzung ist jedoch, daß der gesamte internationale Fluglinienverkehr der Luftverkehrsgesellschaften von fünf Staaten, die das Protokoll ratifiziert haben, mindestens 40% des

internationalen Linienverkehrs der Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation — bezogen auf das Jahr 1970 — ausmacht. Ist diese Voraussetzung bei Hinterlegung der dreißigsten Ratifikationsurkunde nicht erfüllt, so tritt das Protokoll erst in Kraft, nachdem sie vorliegt.

### Summary

In August 1971 a protocol was passed in Guatemala amending the regulations of liability in international air traffic. It is to complete the provisions of the Warsaw Agreement and of the Protocol of The Hague. The most important amendments are presented and commented (increase of the amount of liability and alteration of the system of liability). This protocol will not, however, come into effect until at least the documents of ratification of the member countries of the International Civil Air Organization which undertake 40% of the international air traffic of the ICAO have been deposited.

### Résumé

Au Guatemala un protocole a été adopté en août 1971 pour changer les clauses de la garantie dans le trafic aérien international. Ce protocole complète les clauses de la convention de Varsovie et du protocole de la Haye. Les changements les plus importants sont présentés et expliqués (augmentation des sommes de garantie et changement du système de garantie). Mais le protocole entre en vigueur seulement, lorsqu'au moins les documents de ratification auront été déposés de ces Etats membres de l'International Civil Air Organization (Organisation de l'Aviation civile internationale = O.A.C.I.) qui font 40% du trafic régulier international de l'ICAO (OACI).