

„Das Luftfrachtrecht nach dem Montrealer Übereinkommen“

Autor: Jochen Boettge, Rechtsanwalt

Veröffentlichung: Versicherungsrecht 2005, S. 908 ff.

A. Einleitung

Das internationale Luftprivatrecht der Personen-, Reisegepäck- und der Güterbeförderung ist seit nunmehr etwa 75 Jahren nahezu weltweit vereinheitlicht durch das sogenannte „Warschauer Abkommen“ vom 12. Oktober 1929¹ (nachfolgend WA 1929) geregelt. Aufgrund der Zunahme der Bedeutung auch der zivilen Luftfahrt sollte erreicht werden, dass durch internationales einheitliches Recht allgemein gültige, klare und verlässliche Vorschriften gestaltet werden, die einerseits die Haftung des Luftfrachtführers kalkulierbar machen, andererseits das Gleichgewicht im Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs sicherstellen sollten.

Das Warschauer Abkommen wurde durch eine Vielzahl von Zusatzabkommen, Protokollen und Zusatzprotokollen ergänzt und modifiziert, von denen allerdings nur einige weltweit ratifiziert worden sind, mithin es bereits in den Ergänzungsversuchen eines vereinheitlichten Luftprivatrechts zu Zersplitterungen kam abhängig davon, ob und in welchem Umfang die jeweiligen Zusatzvereinbarungen durch die Einzelstaaten ratifiziert worden sind. Zum Teil sind Zusatzvereinbarungen gar nicht erst in Kraft getreten, weil die vorgenommenen Ratifikationen die in den Vereinbarungen zugrunde gelegten und zur Wirksamkeit führenden Mindestratifikationszahlen nicht erreichten. Zu den wesentlichen Änderungen zählten so die Haager Protokolle von 1955², die nahezu weltweit ratifiziert wurden und begrifflich unter der Bezeichnung „Warschauer Abkommen 1955“ (nachfolgend WA 1955) bekannt sind, das Zusatzabkommen von Guadalajara³ (nachfolgend ZAG), in dem es um die Einbeziehung der nicht unmittelbar vertraglich für den Absender / Passagier tätig werdenden Luftfrachtführer in einheitliche gesetzliche Regelungen ging, das Zusatzabkommen von Guatemala vom 08. März 1971, welches in Ermangelung ausreichender Ratifikation erst gar nicht in Kraft trat, sowie

¹ Genauer: „Abkommen zur Vereinheitlichung der Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“, vergleiche RGBL. 1933 II S. 1039, BGBL. III 96-2.

² Genauer: Protokoll vom 28.09.1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“, vergleiche BGBL. 1958 II 291 f.; in Kraft in der Bundesrepublik Deutschland seit dem 01.08.1963.

³ Genauer: Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18.09.1961 (BGBL 1963 II, 1159 f); in Kraft in der Bundesrepublik Deutschland seit dem 01.05.1964.

die Montrealer (Zusatz-) Protokolle⁴ von 1975 (nachfolgend Montrealer Protokolle), die teilweise auch innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ratifiziert worden sind⁵, jedoch von Deutschland bisher nicht ratifiziert worden waren.

Die Änderungsversuche des WA 1929 galten vor allem einer Anpassung des vereinheitlichten Rechts an die wirtschaftliche Bedeutung des zivilen Luftverkehrs. Zwar folgten den aufgezeigten keine weiteren völkerrechtlichen Änderungen des WA 1929, jedoch kam es aufgrund der Notwendigkeit einer Anpassung insbesondere der Haftungshöchstgrenzen zu zahlreichen Einzelvereinbarungen über Haftungsgrenzen im Sinne von Haftungsverbesserungen⁶. Auch die EG hat durch die Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vom 09. Oktober 1997⁷ für die Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht geschaffen, dies allerdings nicht für den Begriff des „Luftfrachtführers“, sondern des „Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft“⁸, wonach neben der Verbindlich-Erklärung der Regeln des IATA-Intercarrier-Agreements u.a. eine Versicherungspflicht des Luftfahrtunternehmers sowie eine Vorauszahlungspflicht von mindestens 15000 Sonderziehungsrechten⁹ statuiert ist.

Die Vielzahl der Reformen des WA 1929, die teilweise nicht in Kraft traten oder ratifiziert wurden, sowie die Einzelabkommen haben zu einer Zersplitterung des Luftprivatrechts und dazu geführt, dass dieses heute weitgehend unübersichtlich ist¹⁰. Hinzu kommt, dass ein Regelungswerk aus den Zeiten des Beginns der zivilen Nutzung des Luftverkehrs heute nicht mehr als zeitgemäß angesehen wird¹¹. Dementsprechend wurde durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Ausarbeitung eines neuen Luftprivatrechts 1994 begonnen, welche mit der Annahme des „Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschrif-

⁴ Genauer: Montrealer Protokolle Nr.1-4 vom 25.09.1975, Protokoll Nr. 1 seit dem 15.02.1996, Protokoll Nr. 2 seit dem 15.02.1996 und Protokoll Nr. 4 seit dem 14.06.1998 in Kraft; Protokoll Nr. 3 bisher nicht in Kraft gesetzt.

⁵ Siehe dazu die Erläuterungen zu den einzelnen Vorschriften unten.

⁶ Zum Beispiel Montrealer Zwischenvereinbarung von 1966 für den zwischen der US-amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde und Luftfahrtgesellschaften bei das Territorium der USA berührendem Luftverkehr, Malta-Abkommen von 1976 zwischen zahlreichen westeuropäischen Fluggesellschaften, IATA-Intercarrier-Agreement von 1995 mit Anschluss nahezu aller weltweit operierender Fluggesellschaften (mit Haftung für Personenschäden verschuldensunabhängig bis zu einem Höchstbetrag von 100.000 Sonderziehungsrechten (SRZ) und unbegrenzt aus vermutetem Verschulden darüber hinaus).

⁷ Vergleiche Abl. EG Nr. L 285 vom 17.10.1997, S. 1 ff..

⁸ Dies sind Unternehmen, die einer Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 (Abl. EG Nr. L 240 vom 24.08.1992) bedürfen, die also „vorgeprüft“ sind.

⁹ Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds als Berechnungseinheit; Ermittlung erfolgt unter Anwendung eines währungsmathematischen Verfahrens aus einer Vielzahl von Währungen.

¹⁰ Als Beispiel mag das „Open-Sky-Urteil“ EuGH-Rs. C-466-469/98, C-471-472/98, C-475-476/98 vom 05.11.2002 gelten. Die EG und Großbritannien stritten darum, ob und inwieweit die Mitgliedsstaaten der EG die Kompetenz haben, Luftverkehrsabkommen zu schließen oder solches Vorgehen gegen EG-Recht verstoße (vergleiche auch Bartlik in TranspR 2004, 61 ff.).

¹¹ Vergleiche die Begründung zum Gesetzentwurf, BR-Drucksache 826/03.

ten über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ vom 28. Mai 1999 vorläufig abgeschlossen zu sein scheint. Dieses Übereinkommen wird weithin als „Montrealer Übereinkommen“ (nachfolgend MÜ) bezeichnet.

Das MÜ wurde noch am 28. Mai 1999 aufgelegt und von insgesamt 52 teilnehmenden Staaten gezeichnet, so ua. von den USA, Frankreich, England, Italien, Portugal und auch Deutschland. Zwischenzeitlich haben weitere 41 Staaten das MÜ gezeichnet¹². Da das Abkommen für regionale Wirtschaftsorganisationen offen steht, hat auch die EG das MÜ am 09. Dezember 1999 gezeichnet.

Nach Art. 53 Abs. 7 MÜ tritt das Übereinkommen 60 Tage nach Hinterlegung der 30. Ratifikationsurkunde in Kraft. Die 30. Urkunde wurde von den USA am 5. September 2003 hinterlegt, so dass das MÜ für die ersten 31 Staaten- Kamerun hatte am gleichen Tag wie die USA hinterlegt - am 04. November 2003 in Kraft treten konnte und unmittelbar geltendes Recht zwischen diesen Staaten darstellt. Aus dem Inkrafttreten des MÜ und der Zeichnung des Abkommens durch die Bundesrepublik Deutschland ergab sich die Verpflichtung des Gesetzgebers, im Wege der Ratifizierung das MÜ in Deutschland zum unmittelbar geltenden Recht werden zu lassen. Der Gesetzgeber ist dem nachgekommen, das „Gesetz zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)“ trat am 15. April 2004 in Kraft, das „Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr“¹³ ist am 16. April 2004 in Kraft getreten. Seit dem 28. Juni 2004 ist das MÜ in Deutschland anzuwenden. Unmittelbar geltendes Recht ist es derzeit in 62 Ländern sowie der Europäischen Gemeinschaft¹⁴.

¹² Stand: 01.03.05.

¹³ Darin enthalten als Artikel 1 das Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom 28.05.1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz – MontÜG).

¹⁴ Das MÜ ist in alphabetischer Reihenfolge geltendes Recht (Stand: 01.03.05) in: Albanien, Bahrein, Barbados, Belgien, Belize, Benin, Botsuana, Bulgarien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Estland, Europäische Gemeinschaft, Finnland, Frankreich, Gambia, Griechenland, Irland, Island, Italien, Japan, Jordanien, Kamerun, Kanada, Kapverdische Inseln, Kenia, Kolumbien, Kuwait, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien (ehemalige Jugoslawische Republik), Mexiko, Monaco, Mongolische Volksrepublik, Namibia, Neuseeland, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Paraguay, Peru, Portugal, Qatar, Rumänien, Saudi-Arabien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, St. Vincent / Grenadinen, Syrien, Tansania, Tonga, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten von Amerika, Vereinigtes Königreich, Zypern (Chronologie ebenso wie weitere Hinterlegungen abrufbar unter: www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.htm).

Ob die durch das MÜ beabsichtigte Rechtsvereinheitlichung gelingen würde, war zunächst eher zweifelhaft. Denn Voraussetzung war, dass durch eine hohe Akzeptanz des Übereinkommens eine bedeutende Anzahl von Staaten oder selbständigen Wirtschaftsorganisationen dem Abkommen beitreten und es im Wege der Ratifizierung in diesen Staaten zu unmittelbarem Recht werden kann. Die beabsichtigten Änderungen des WA 1955 als Versuche einer Rechtsvereinheitlichung und moderner Anpassung der bestehenden Abkommen, die letztlich nicht in allen Mitgliedsstaaten des WA 1955 ratifiziert worden sind, zeigten, dass die teilweise Zeichnung eines neuen Übereinkommens auch dazu führen kann, eine Rechtsvereinheitlichung gerade nicht zu erreichen. Bei fehlender Akzeptanz eines Übereinkommens konnte es durch dessen Inkrafttreten vielmehr zu einer weiteren Zersplitterung des Luftzivilrechts kommen. Diese anfängliche Sorge dürfte sich aber zunehmend als unberechtigt erweisen. Zwar haben viele Staaten, die noch in Montreal 1999 das Abkommen gezeichnet hatten, die Ratifizierung über längere Zeiträume nicht betrieben. Festzustellen ist aber nunmehr, dass nach einem vorläufigen Zustand der Rechtszersplitterung, der zwangsläufig durch die sukzessive Ratifizierung des MÜ und damit einhergehende Ablösung des bisherigen Rechts in den Beitrittsstaaten eintreten musste, das MÜ weithin in Kraft getreten ist und weiter in Kraft treten wird¹⁵. Allerdings fehlen weiterhin beispielsweise die Volksrepublik China, die zwar den Beitritt erklärt, aber bisher das Abkommen nicht ratifiziert hat, Indien - mithin die bevölkerungsreichsten Länder der Erde -, Taiwan, Südkorea, Russland und die ehemaligen Staaten der Sowjetunion sowie nahezu alle Länder Südamerikas und Afrikas. Da der Luftfrachtverkehr zu diesen Ländern bzw. Gebieten ein nicht unerhebliches Aufkommen ausmacht, ist hier die Vereinheitlichung gerade noch nicht erreicht oder in Aussicht.

Jedenfalls kann davon ausgegangen werden, dass durch das MÜ im Bereich der Europäischen Union das Luftzivilrecht einheitlich ratifiziert werden kann¹⁶, so dass zumindest in Europa ein vereinheitlichtes Recht derzeit für die „alten Mitgliedsländer“ bereits gilt und für die neu hinzugekommenen Mitgliedsländer in absehbarer Zeit – soweit nicht bereits geschehen – gelten wird¹⁷.

¹⁵ Beispielsweise in Ägypten am 25.04.05; Verhandlungen über weitere Beitritte werden fortlaufend weitergeführt.

¹⁶ Vergleiche: Beschluss des Rates vom 05.01.2001 über den Abschluss des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäische Gemeinschaft; Abl L 194 vom 18.07.01.

¹⁷ Vergleiche hierzu auch Ruhwedel, TranspR 2004, 137 ff.; Harms/Schüler-Harms in TranspR 2003, 369 ff..

B. Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Abkommens in Bezug auf den Luftfrachtverkehr

Durch das MÜ soll ein „neues, modernes und umfassendes Regelungswerk“¹⁸ geschaffen werden, welches den geänderten technischen, wirtschaftlichen und Verbraucherschützenden Anforderungen entsprechen und welches durch die Integration von bewährten Vorschriften des WA 1929/1955 und seiner weiteren Ergänzungen ein einheitliches und übersichtliches Recht garantieren soll¹⁹.

Das insgesamt aus 57 Artikeln bestehende MÜ gliedert sich in insgesamt sieben Kapitel:

- Allgemeine Bestimmungen (Kapitel I), Art. 1-2
- Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern (Kapitel II), Art. 3-16
- Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadenersatzes (Kapitel III), Art. 17 – 37
- Gemischte Beförderung (Kapitel IV), Art. 38
- Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer, (Kapitel V), Art. 39 – 48
- Sonstige Bestimmungen (Kapitel VI), Art. 49 – 52
- Schlussbestimmungen (Kapitel VII), Art. 52 – 57

Da das MÜ eine ganzheitliche Regelung des Luftprivatrechts enthält, also insbesondere für Personenbeförderungen gilt, enthält es eine Vielzahl von Regelungen, die im Hinblick auf die Beförderung von Luftfracht nicht einschlägig sind. Einzelne Bestimmungen des MÜ zur Personen- und Reisegepäckbeförderung sollen hier vernachlässigt werden.

¹⁸ Vergleiche BR-Drucksache 826/03.

¹⁹ So die amtliche Begründung, vergleiche wie vor.

C. Einzelregelungen des MÜ zum Luftfrachtverkehr; Änderungen der Rechtslage

Im nachfolgenden sollen einige Einzelregelungen des MÜ näher beleuchtet und etwaige Unterschiede zur Rechtslage nach dem WA 1955 aufgezeigt werden.

1. Anwendungsbereich des Abkommens, Art. 1, 2 MÜ

Art. 1 und 2 MÜ regeln den räumlichen Anwendungsbereich des Abkommens. Hierbei sind in Art. 1 MÜ die Regelungen des Art. 1 Abs. 1 – 3 WA 1955 übernommen worden. Das Abkommen gilt damit für die internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern durch ein Luftfrachtunternehmen oder jedenfalls gegen Entgelt. Abgangs- und Bestimmungsort müssen hierbei in zwei unterschiedlichen Vertragsstaaten liegen oder die Beförderung muss, wenn Abgangs- und Empfangsort in demselben Staat liegen, jedenfalls eine Zwischenlandung in einem anderen Staat enthalten, der seinerseits aber nicht zwingend Vertragsstaat sein muss²⁰. Für rein nationale Beförderungen gilt das Abkommen nicht; vielmehr gilt auch für Vertragsstaaten das nationale Recht. In Deutschland finden sich die entsprechenden Regelungen, soweit nicht durch die EG auch insoweit vereinheitlichte Standards gelten, insbesondere in §§ 407 ff. HGB, die nach dem Willen des Gesetzgebers nunmehr auch Lufttransporte betreffen. Die praktische Bedeutung innerdeutscher Lufttransporte sollte hierbei durchaus nicht unterschätzt werden.

Nach Art. 1. Abs. 3 MÜ wird eine Beförderung durch mehrere aufeinander folgende Luftfrachtführer als eine einzige Beförderung angesehen, wenn sie als einheitliche Leistung vereinbart ist; auch hier kommt es zur Anwendbarkeit auf das Territorialprinzip, wie aufgezeigt, an. Sind mehrere Verträge mit mehreren Luftfrachtführern geschlossen, genügt es, wenn ein Vertrag dem Territorialprinzip des MÜ unterfällt, damit alle Verträge dem MÜ unterfallen, also auch diejenigen, die im Hoheitsgebiet nur eines Staates auszuführen sind. Nach Art. 1 Abs. 4 MÜ sind die „vertraglichen“ den „ausführenden“ Luftfrachtführern²¹ gleichgestellt im Hinblick auf den Anwendungsbereich des MÜ.

²⁰ Ähnliche Regelungen finden sich in der CMR und der CIM/COTIF.

²¹ Legaldefinitionen in Art. 39 MÜ; „Vertraglicher Luftfrachtführer“ ist, wer mit einem Reisenden oder einem Absender oder einer für den Reisenden oder Absender handelnden Person einen dem MÜ unterfallenden Beförderungsvertrag geschlossen hat; „Ausführender Luftfrachtführer“ ist, wer aufgrund einer Vereinbarung mit dem vertraglichen Luftfrachtführer berechtigt ist, die Beförderung ganz oder zum Teil auszuführen, ohne dass es sich hinsichtlich dieses Teiles um eine aufeinander folgende Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens handelt.

Art. 2 MÜ regelt den weiteren sachlichen Anwendungsbereich des MÜ, wonach entsprechend Absatz 1 auch staatliche oder öffentlich rechtliche Beförderungen einbezogen werden. Die Vorschrift entspricht dem Montrealer Protokoll Nr. 4 Abs. 1, welches von Deutschland nicht ratifiziert wurde. Die Absätze 2 und 3 eröffnen eng begrenzt die Anwendbarkeit des MÜ auch auf Postsendungen²², für die aber weiterhin vornehmlich die internationalen Vereinbarungen²³ und das nationale Recht maßgeblich gelten. In Absatz 2 wird die Haftung des Luftfrachtführers gegenüber der Postverwaltung normiert. Weiterhin nicht unter den Begriff der „Postverwaltung“ fallen auch nach der Diktion des MÜ die privaten Zustelldienste; auf diese Verträge ist das MÜ uneingeschränkt anzuwenden.

2. Dokumentation, Art. 4 ff. MÜ

a) Art der Dokumentation

Eine wesentliche Erleichterung der Abwicklung von Versendungen bringt Art. 4 MÜ. Grundsätzlich vorgeschrieben ist die Aushändigung eines Frachtbriefs durch den Luftfrachtführer weiterhin. Der Luftfrachtführer kann körperliche Urkunden über die Beförderungsverträge erstellen und ausgeben²⁴. Erfolgt dies, so gilt wie bisher, dass die Urkunde dreifach auszustellen ist, Art. 4 Abs. 1 MÜ, wobei aber die zweite Frachtbriefausfertigung die Sendung nicht mehr begleiten muss. Nach Art. 4 Abs. 2 MÜ kann der Luftfrachtführer den körperlichen Frachtbrief aber dadurch ersetzen, dass er eine „andere Aufzeichnung“ der vertragsrelevanten Daten wählt. Der Begriff ist angesichts des technischen Fortschritts bewusst weit gefasst; gemeint ist insbesondere die papierlose Erfassung der Sendungs- und Vertragsdaten durch die EDV mit der Möglichkeit der Reproduktion²⁵.

Wie zukünftig die Aufzeichnung erfolgt, steht in der Wahl des Luftfrachtführers. Der Absender hat kein Recht, eine verkörperte Urkunde zu verlangen²⁶. Er kann vielmehr nach Art. 4 Abs. 2 Satz 2 MÜ eine Empfangsquittung des Luftfrachtführers verlangen, die es ihm erlaubt, die Sendung zu identifizieren, und die er benötigt, um wirksam nachträgliche Weisungen über

²² Anders noch Art. 2 Abs. 2 WA 1955.

²³ Für internationale Postversendungen gelten damit der Weltpostvertrag und das Postpaketabkommen als maßgebliches Recht fort; Ansprüche des Absenders auf Schadenersatz ergeben sich zum Beispiel aus Art. 35 Abs. 1 Weltpostvertrag und Art. 26 Abs. 1 Postpaketabkommen für „normale“ Sendungsverluste.

²⁴ So noch die zwingende Regelung des Art. 5, 6 WA 1955.

²⁵ Zu möglichen Problemen insoweit: vergleiche Ruhwedel in TranspR 2004, 421 ff..

²⁶ Die Kommission hatte sich insoweit bewusst von der anders lautenden Regelung des Montrealer Zusatzprotokolls Nr. 4 entfernt und sich für ein einseitiges Bestimmungsrecht des Luftfrachtführers entschieden.

das Gut auszusprechen, Art. 12 MÜ. Zwingend muss aber keine Empfangsquittung ausgestellt werden

Auch wenn das MÜ dem technischen Fortschritt Rechnung trägt, stellt es den Frachtbrief der technisch möglichen Aufzeichnung nach Art. 4 Abs. 2 MÜ durchaus nicht gleich. An anderer Stelle des MÜ, so besonders in Art. 11 MÜ, werden besondere Rechtsfolgen nur an den verkörperten Frachtbrief oder die Empfangsquittung geknüpft, nicht aber an die bloße technische Dokumentation.

b) Inhalt der Dokumentation

Art. 5 Abs. 1 und 2 MÜ regeln den Mindestinhalt des Luftfrachtbriefs²⁷. Nach Absatz 3 ist die Gewichtsangabe im Frachtbrief zwingend, um die Berechnung der Entschädigungen nach dem MÜ leichter berechnen zu können. Anders als das WA 1955 besteht keine Pflicht mehr, auf eine Haftungsregelung des MÜ im Frachtbrief hinzuweisen. Bisher war Rechtsfolge des unterlassenen Hinweises nach Art. 9 WA 1955, dass der Luftfrachtführer sich auf die in Art. 22 WA 1955 geregelten Haftungsgrenzen für Güter ansonsten nicht berufen konnte. Die Haftungsregelungen des MÜ gelten deshalb uneingeschränkt, auch ohne dass auf die Anwendbarkeit des MÜ durch den Luftfrachtführer hingewiesen wird.

Nach Art. 9 MÜ ist nunmehr bestimmt, dass das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit eines Luftfrachtbriefs anders als nach Art. 9 WA 1955 nichts mehr an der Wirksamkeit des Luftbeförderungsvertrags oder dem Bestand des Vertrags ändert, der Luftfrachtvertrag also kein Formalvertrag ist. Anders als bisher führen Formmängel beispielsweise auch nicht mehr zu einer unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers²⁸.

Art. 10 MÜ regelt die Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbrief weitergehend als Art. 10 WA 1955. Der Absender haftet grundsätzlich für die Angaben, die aus seiner Sphäre stammen²⁹ auch dann, wenn der Luftfrachtführer diese eingetragen hat. Nach Art. 7 Abs. 4 MÜ soll eine Vermutung für eine Tätigkeit des Luftfrachtführers für den Absender

²⁷ Inhaltsgleich Art. 8 a. und b. WA1955.

²⁸ Vergleiche Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 zu Art. 9 MÜ; die Vorschrift ist damit der bewährten Regelung des Art. 4 Satz 2 CMR nachempfunden.

²⁹ Also beispielsweise nicht Flughafencodes, Streckenführung etc..

bestehen³⁰. Der Absender haftet in Verbindung mit Art. 6 MÜ wohl auch für Angaben, die im Hinblick auf die Ein- und Ausfuhr der Sendung zu machen sind³¹, wobei der Luftfrachtführer solche Angaben verlangen kann. Koller³² und Müller-Rostin³³ verweisen nicht ganz zu Unrecht darauf, dass Art. 6 MÜ öffentlich-rechtlichen Charakter habe, mithin im Hinblick auf das Luftzivilrecht wenig „sinnhaft“ sei.

c) Wirkung der Dokumentation

Art. 10 Abs. 3 MÜ enthält eine Neuregelung, nach welcher der Luftfrachtführer verschuldensunabhängig für die fehlerhafte Ausstellung des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsquittung haftet, wenn dies auf einer ungenauen, unvollständigen oder falschen Speicherung der vom Absender richtig dokumentierten Daten beruht. Damit korrespondiert die allerdings im WA 1955 schon enthaltene Regelung des Art. 10 Abs. 2 MÜ, wonach der Absender verschuldensunabhängig für Schäden haftet, die der Luftfrachtführer infolge mangelhafter Angaben des Absenders erleidet. Die Neuregelung trägt Art. 4 Abs. 2 MÜ Rechnung, weil der Frachtführer die Verantwortlichkeit für die Erstellung des Frachtbriefs oder der anderen Aufzeichnung der Daten trägt. Zu ersetzen ist insoweit aber nur der Schaden, welchen der Absender dadurch erleidet, dass er auf die Richtigkeit der Aufzeichnung vertraut.

Art. 11 MÜ regelt letztlich die Beweiskraft des Luftfrachtbriefs und der Empfangsbestätigung und entspricht – trotz leicht abweichendem Wortlaut – inhaltlich wohl Art. 11 WA 1955. Beweiskraft wird nach dem MÜ aber nur dem verkörperten Frachtbrief und der Empfangsbestätigung zugebilligt, damit keiner anderen Form der Aufzeichnung, die aber ebenso zulässig bleibt, Art. 4 Abs. 2 MÜ. Die Beweisvermutung nach Art. 11 MÜ erstreckt sich auf den Vertragsschluss, die Annahme der Güter und die Beförderungsbedingungen, sie ist nach den Maßstäben des anwendbaren nationalen Rechts widerlegbar³⁴. Die Vermutung erstreckt sich im Hinblick auf die Beförderungsbedingungen zudem nur auf solche, die im Luftfrachtbrief

³⁰ So die amtliche Begründung, vergleiche BR-Drucksache 826/03; Koller in Transportrecht, 5. Auflage Rn. 3 zu Art. 10 MÜ meint dahingegen, Art. 7 Abs. 4 MÜ greife nicht und auch eine analoge Anwendung komme nicht in Betracht, weil die Vorschrift nur Luftfrachtbriefe im Auge habe.

³¹ So die amtliche Begründung, vergleiche BR-Drucksache 826/03; zum Beispiel gegenüber Zoll, Polizei, Seuchenschutz, Veterinäramt, Devisenüberwachung etc..

³² Koller in: Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 zu Art. 6 MÜ.

³³ VersR 2001, 683 ff.

³⁴ Danach wird der Vollbeweis nach § 286 ZPO zu führen sein, also eine Überzeugung des Gerichts erforderlich sein, die im praktischen Leben brauchbar vernünftigen Zweifel Schweigen gebietet, also eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit bedeutet.

oder der Empfangsquittung genannt sind³⁵. Nicht einbezogen sind damit Allgemeine Geschäftsbedingungen, auf die im Luftfrachtbrief bloß verwiesen wird³⁶.

Nach Art. 12 MÜ bestehen Verfügungsrechte des Absenders über das Gut, die dort enden, wo entsprechend Art. 13 MÜ der Empfänger Rechte geltend machen kann. Im Hinblick auf die Möglichkeit, ohne körperlichen Frachtbrief zu versenden, Art. 4 Abs. 2 MÜ, steht dem Frachtführer das Recht zu, ohne Vorlage des Frachtbriefs oder der Empfangsbestätigung die Ausführung der Weisung zu verweigern. Art. 12, 13 MÜ entsprechen damit im wesentlichen den Parallelvorschriften des WA 1955, wobei nur nach Art. 13 MÜ wegen der Möglichkeit der dokumentenfreien Versendung die Aushändigung des Frachtbriefs nicht mehr verlangt werden kann.

Art. 15 MÜ stellt wie Art. 15 WA 1955 klar, dass das MÜ nicht die Beziehungen zwischen Absender und Empfänger regelt, sondern nur diejenigen zwischen Absender / Empfänger und dem Luftfrachtführer. Die Erstellung eines praktisch wenig bedeutsamen, aufgrund der kurzen Transportdauer regelmäßig unpraktische begebaren³⁷ Luftfrachtbriefs ist im MÜ nicht mehr geregelt. Nach dem Wegfall des Art. 15 Abs. 3 WA 1955 ist aber die Ausstellung eines solchen Papiers nach nationalem Recht weiterhin möglich³⁸.

Nach Art. 16 MÜ bleibt der Absender verpflichtet, alle für die Beförderung der Sendung erforderlichen Urkunden zur Verfügung zu stellen. Eine Abweichung zur vormaligen Regelung besteht insoweit, als der Zeitpunkt der Übergabe nicht mehr bestimmt ist, was der Möglichkeit, ohne Frachtbrief zu versenden, Rechnung trägt.

3. Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadenersatzes, Art. 17 ff. MÜ

a) Art der Haftung

Zentrale Haftungsnorm des Übereinkommens im Hinblick auf Güter ist Art. 18 MÜ. Die Norm entspricht der Regelung des Art. 18 WA 1955 in der Fassung der Montrealer Protokolle Nr. 4, welche jedoch in Deutschland nicht in Kraft getreten sind. Während sich deshalb in

³⁵ Vergleiche Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 zu Art. 11 MÜ.

³⁶ Für die Einbeziehung gelten damit die gesetzlichen Regelungen der §§ 305 ff. BGB.

³⁷ Also eines frei handelbaren Dokuments, welches die Ware repräsentiert.

³⁸ Zum Beispiel in Form eines Ladescheins, §§ 444 HGB ff..

Deutschland eine grundlegend neue Regelung ergibt, ändert sich für diejenigen Beitrittsstaaten, die das besagte Protokoll ratifiziert haben, nicht vergleichbar viel wie in Deutschland³⁹.

Die wesentliche Änderung des neuen Haftungssystems liegt darin, dass nach Art. 18 Abs. 1, 3 MÜ entgegen der bisherigen Regelung des WA und auch der Montrealer Zusatzprotokolle Nr. 4 nicht mehr der Grundsatz einer Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast gilt – ein Verschulden des Luftfrachtführers wurde nach dem WA 1955 vermutet mit der Möglichkeit des Luftfrachtführers, sich zu exkulpieren -, sondern nunmehr eine strikte Obhutshaftung des Luftfrachtführers angeordnet wird, d.h. eine verschuldensunabhängige Haftung des Luftfrachtführers für Schäden, die während der Zeit eintreten, in der sich das Gut in seiner Obhut befindet⁴⁰. Obhut ist dabei weiterhin der Zeitraum zwischen der Übernahme und der Ablieferung⁴¹.

b) Ausnahmetatbestände

Weiterhin gilt, dass die verschärfte Haftung Ausnahmetatbestände kennt, Art. 18 Abs. 2 MÜ, eine Haftung also nicht besteht, wenn der Frachtführer nachweisen kann, dass der Schaden auf bestimmten Umständen beruht, die er nicht zu vertreten hat. Die abschließende Aufzählung in der besagten Norm umfasst aber nur noch Schäden durch die Eigenart der Güter oder einen ihnen innewohnenden Mangel, mangelhafte Verpackung, für die nicht der Luftfrachtführer oder seine Leute verantwortlich sind, Kriegshandlungen sowie hoheitliches Handeln in Bezug auf die Güter. Andere Ausnahmetatbestände sind entfallen. Bei Schäden, die auf der Eigenart der Güter oder mangelhafter Verpackung beruhen, kommt es, wenn der Schaden neben anderen Ursachen auf den Ausnahmetatbeständen beruhen kann, darauf an, ob und inwieweit der Luftfrachtführer dies nachweisen kann. Sind mehrere Alternativursachen vorhanden, so wird eine anteilige Minderung vorzunehmen sein⁴².

c) Haftungszeitraum und Rechtsanwendung

³⁹ Das Montrealer Zusatzprotokoll Nr. 4 ist von 52 Staaten ratifiziert worden und damit dort bisher unmittelbar geltendes Recht. Hierzu gehören u.a. Australien, Japan, Kanada, die Schweiz, die USA sowie zahlreiche EG-Mitgliedschaften, so zum Beispiel die Niederlande, Italien und das Vereinigte Königreich.

⁴⁰ Damit nähert sich das MÜ den bekannten Regelungen der §§ 425 HGB und Art. 17 ff CMR an.

⁴¹ Vergleiche Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 4 zu Art. 18 MÜ mit Bezugnahme auf Rn. 4 f. zu Art. 18 WA 1955.

⁴² Vergleiche Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 10, 11 zu Art. 18 MÜ.

Art. 18 Abs. 3 MÜ definiert den Haftungszeitraum abweichend von Art. 18 Abs. 2 WA 1955. Nunmehr haftet der Luftfrachtführer auch für solche Obhutszeiten, in denen das Gut nicht nur an Bord eines Flugzeugs oder auf dem Flughafen ist, sondern auch für solche außerhalb des Flughafens. Praktisch werden nun auch die Obhutszeiten einer (Zwischen)-Lagerung außerhalb des Flughafens erfasst. Keine Anwendung findet das MÜ also insoweit, als dass Art. 18 Abs. 1, 34 MÜ wie bisher klarstellen, dass nur Beförderungen durch Luftfahrzeuge erfasst werden sollen, also Beförderungen zu Land oder zu Wasser nicht erfasst bleiben.

Nach Art. 18 Abs. 4 MÜ besteht keine Haftung, soweit eine Land- oder Schiffsbeförderung außerhalb des Flughafens oder der außerhalb der Flughäfen gelegenen Zwischenlager durchgeführt wird. Hier haftet der Luftfrachtführer nach Art. 34 MÜ. Erfolgen Land- oder Seetransporte aber zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung im Rahmen der Luftbeförderung und kann der Luftfrachtführer dies beweisen, so wird gesetzlich vermutet, dass ein Schaden während der Luftbeförderung eingetreten ist. Kann der Luftfrachtführer den Nachweis hingegen nicht führen, haftet er nach Art. 34 MÜ, also nach dem für das betroffene Transportmittel geltenden Teilstreckenrecht. Die Regelung entspricht damit Art. 18 Abs. 3 WA 1955. Durch den Luftfrachtführer wird ebenso nach Art. 18 MÜ letztlich gehaftet, wenn der Schadenort nicht mehr aufklärbar ist⁴³.

Ergänzend sieht das MÜ letztlich auch vor, dass vertragswidrige Luftfrachtersatzbeförderungen ebenso dem einheitlichen Haftungsregime unterstellt werden, Art. 18 Abs. 4 Satz 3 MÜ. Die Rechtsprechung in Deutschland hatte bisher angenommen, dass bei solchen vertragswidrigen Luftfrachtersatzverkehren auf das Recht des tatsächlich eingesetzten Beförderungsmittels abzustellen sei⁴⁴. Nunmehr stellt das MÜ klar, dass es auch bei vertragswidriger Beförderung allein auf das Recht des vereinbarten Beförderungsmittels „Luftfahrzeug“ ankommt und das MÜ anzuwenden ist. Der Luftfrachtführer, der vertragswidrig handelt, wird dadurch besser gestellt, weil er nicht mehr das Recht gegen sich gelten lassen muss, in welches er sich eigentlich durch die Wahl des Beförderungsmittels begeben hat⁴⁵. Der Vertragsbruch bleibt

⁴³ Koller in Transportrecht, 5 Auflage, Rn. 7 ff. zu Art. 18 MÜ weist nach dem Wortlaut der Vorschrift zu Recht darauf hin, dass es Sache des Anspruchstellers ist, darzulegen und zu beweisen, wo der Schaden entstanden ist, wenn er sich auf ein ihm günstiges Teilstreckenrecht berufen will. Da er die hierfür notwendigen tatsächlichen Kenntnisse aber nicht haben wird, könnten hier die zur „Sekundären Darlegungslast“ durch die Rechtsprechung entwickelten Grundsätze ggfs. angewandt werden.

⁴⁴ Vergleiche insbesondere BGH in TranspR 1990, 19.

⁴⁵ Zumeist also der CMR oder §§ 407 ff. HGB, in denen zwar die Regelhaftung bei 8,33 Sonderziehungsrechten liegt, jedoch andererseits der Haftungsdurchgriff bei qualifiziertem Verschulden natürlich mit dem Risiko der vollen Haftung droht.

damit etwas zweifelhaft ohne Sanktionen⁴⁶. Dahingegen haftet nämlich der Luftfrachtführer, der vereinbarungsgemäß ein anderes Verkehrsmittel als ein Flugzeug benutzt, nach Art. 38 MÜ nur für die Luftbeförderung nach dem MÜ, während für die Beförderung mit einem anderen Verkehrsträger das für diesen geltende Recht anwendbar ist.

Die praktische Bedeutung dieser Neuregelung dürfte erheblich sein. Denn heutzutage werden etwa 40 bis 60% des Luftfrachtaufkommens nicht etwa abgeflogen, sondern vertragswidrig auf der Straße (teil-)befördert⁴⁷. Die Luftfrachtführer bewerben bereits geradezu ihre Leistungen der Luftfrachtersatzverkehre, beispielsweise zentriert die Air France alle deutschen Sendungen auf dem Flughafen Hahn, zu dem das Gut im Ersatzverkehr verbracht und von dort nach Paris im Ersatzverkehr gefahren wird. Von Paris aus beispielsweise wird nahezu kein Gut durch die Air France nach London geflogen, sondern tatsächlich gefahren; die Lufthansa beispielsweise bewerkstelligt den Nachtsprung Frankfurt / Amsterdam regelmäßig per LKW, nicht etwa per Flugzeug⁴⁸. Die Liste ließe sich vermutlich beliebig auch für andere Carrier erweitern.

d) Verspätungsschäden

Die Haftung für Verspätungsschäden ändert sich nicht wesentlich. Sie ist weiterhin in Art. 19 MÜ für vermutetes Verschulden ausgestaltet, weil dem Luftfrachtführer die Beweisführung eröffnet ist, dass er und seine Leute alle Maßnahmen zur Schadenvermeidung getroffen haben oder Maßnahmen nicht getroffen werden konnten. Art. 19 MÜ verlangt vom Frachtführer allerdings nur solche Maßnahmen, die als zumutbar anzusehen sind, während Art. 20 WA 1955 auf alle möglichen Maßnahmen abgestellt hatte. Hier sind also Erleichterungen zu Gunsten des Luftfrachtführers wohl anzunehmen⁴⁹. Eine Definition des Begriffs „Verspätung“ enthält das MÜ nicht, weil eine Einigung nicht möglich war. Nach der deutschen Rechtsprechung gilt also weiterhin, dass Verspätung dann vorliegt, wenn das befördernde Luftfahrzeug nicht rechtzeitig am Zielort eintrifft, wobei sich die Rechtzeitigkeit nach dem zugrunde liegenden Vertragsverhältnis bemisst⁵⁰.

⁴⁶ Vergleiche die Kritik von Koller, Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 8, 9 zu Art. 18 MÜ.

⁴⁷ Quelle: www.logistik-heute.de.

⁴⁸ Vergleiche: www.hahn-airport.de; www.af-logistik.com; www.lufthansa-cargo.com.

⁴⁹ So im Ergebnis auch Kadletz in VersR 2000, 927 ff..

⁵⁰ Vergleiche hierzu zum Beispiel OLG Frankfurt / Main in TranspR 1984, 21; dasselbe Gericht in TranspR 1993, 103 ff.; praktischer Weise wird man insbesondere auf flugplanmäßige Zusagen des Luftfrachtführers oder die vereinbarungsgemäße Beförderung auf bestimmten Flügen abstellen dürfen.

e) Mitverschulden

Art. 20 MÜ regelt anders als Art. 21 WA 1955, der insoweit auf das nationale Recht verwies, Einwendungen an einem Mitverschulden des Absenders bzw. Empfängers bei der Schadenentstehung⁵¹. Mithin bedarf es nicht mehr der Anwendung des § 254 BGB insoweit, als ein Mitverschuldenseinwand nun auf Art. 20 MÜ unmittelbar gestützt werden kann. Inhaltlich ändert sich aber durch die unterschiedliche Rechtsanwendung wohl kaum etwas, denn unabhängig von der Art des Schadens, dem Haftungsgrund und dem verletzten Schutzgrund kann sich der Frachtführer von der Haftung soweit befreien, als er den Nachweis einer Schadenverursachung durch den Anspruchsteller oder dessen Rechtsvorgänger beweisen kann⁵². Der Mitverschuldenseinwand wird also nach dem MÜ erweitert, weil nicht mehr bloß auf eigene Verursachung des Geschädigten wie nach Art. 21 WA 1955 abgestellt wird⁵³. Der Mitverschuldenseinwand kann nach der deutschen Übersetzung des Abkommens nach Art. 20 Satz 3 MÜ jedem Anspruch, also auch solchen, die kein Verschulden des Luftfrachtführers voraussetzen, entgegen gehalten werden.

f) Haftungshöchstgrenzen

Art. 22 MÜ enthält neue Regelungen zu den Haftungshöchstgrenzen u.a. für Güter- und Verspätungsschäden. Die bisherige Rechnungseinheit „Goldfranken“ wird gegen das allgemein anerkannte Sonderziehungsrecht ausgetauscht⁵⁴, was den Vorteil hat, dass die zu zahlenden Entschädigungen nicht mehr Schwankungen einer Einzelwährung und ggfs. nationalen Berechnungsmethoden unterliegen⁵⁵.

⁵¹ Inhaltlich entspricht die Regelung damit dem Abkommen von Guadelajara, Art. VII, welches jedoch nicht in Kraft getreten ist.

⁵² Mit Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 zu Art. 20 MÜ ist darauf hinzuweisen, dass der deutschen Übersetzung des Übereinkommens eine andere sprachliche Fassung zu entnehmen ist als den maßgeblichen Fassungen. Diese enthalten eine Verknüpfung der Begriffe der „Fahrlässigkeit“ mit den anderen Tatbestandsalternativen durch das Wort „oder“, so dass nach dem Text des Übereinkommens in der maßgeblichen Fassung anzunehmen ist, dass Mitverschulden des Absenders nur bei wenigstens fahrlässiger Begehungsweise eingewandt werden kann.

⁵³ Nach der Begründung des Übereinkommens und amtlichen Begründung des Gesetzentwurfs sollen damit diejenigen Sachverhalte erfasst und einheitlich geregelt werden, wo Ansprüche und Schäden auseinander fallen, also zum Beispiel dem Fall der Drittschadenliquidation durch einen Spediteur als Auftraggeber des Luftfrachtführers für seinen Auftraggeber, wenn auf Seiten des Spediteurs, nicht aber dessen Auftraggeber, ein Mitverschulden ursächlich wurde. Hier erfolgt also nun die anspruchshindernde Zurechnung.

⁵⁴ Die Regelung entspricht den Montrealer Zusatzprotokollen Nr. 1 – 3 und ist damit in den Staaten, die diese Protokolle ratifiziert haben, bereits geltendes Recht. Da Deutschland die Protokolle nicht ratifiziert hat, gilt weiterhin als Rechnungseinheit der Goldfranken.

⁵⁵ Vergleiche 4. Umrechnungsverordnung vom 04.12.1973 für die Berechnung in Deutschland, BGBl. I 1815.

Art. 22 Abs. 3 beschränkt die Haftung des Luftfrachtführers sowohl bei Substanz- als auch bei Verspätungsschäden auf 17 Sonderziehungsrechte je Kilogramm Sendungsgewicht brutto, wobei regelmäßig auf das Gewicht der Sendung insgesamt abzustellen ist. Nur dann, wenn die Sendung aus mehreren Frachtstücken besteht und diese durch den Verlust oder die Beschädigung des anderen Sendungsteils nicht entwertet ist, kann auf das Teilsendungsgewicht abgestellt werden, Art. 22 Abs. 4 MÜ. Eine Sendung liegt trotz mehrerer Frachtstücke vor, wenn diese in demselben Luftfrachtbrief, derselben Empfangsbestätigung oder derselben anderen technischen Aufzeichnung nach Art. 4 Abs. 2 MÜ enthalten sind.

Damit wird je nach Umrechnungskurs⁵⁶ eine Haftungshöchstgrenze von etwa € 20,75 vorgegeben, was im Hinblick auf die bisherige deutsche Regelung und die maßgeblichen Umrechnungsvorschriften eine Absenkung der Haftungsgrenzen bedeutet, die bisher bei DM 53,50 bzw. € 27,56 lagen. Hintergrund ist insoweit, dass eine Anpassung der Haftungshöchstgrenzen bereits nach den Montrealer Zusatzprotokollen Nr. 1 – 3 erfolgen sollte und in den ratifizierenden Staaten auch erfolgt ist, die Änderungen in Deutschland also eine Anpassung an die bereits geltenden Standards bedeutet. Ob allerdings, wie im Regierungsentwurf ausgeführt wird, dies im Hinblick gerade auf die Übereinkommen über die internationale Eisenbahnbeförderung CIM / COTIF als angemessen angesehen werden kann, mag hier dahingestellt bleiben. Dagegen spricht beispielhaft regelmäßig der erhebliche Wert des als Luftfracht beförderten Guts oder auch die vereinbarten Entgelte⁵⁷.

Kompensiert wird die Absenkung der Haftungshöchstgrenzen teilweise dadurch, dass der Absender ein höheres Interesse an der Ablieferung der übergebenen Sendung gegen Entgelt deklarieren kann, um den tatsächlichen Wert der Sendung oder sein Ablieferungsinteresse abzusichern, wobei dem Luftfrachtführer der Gegenbeweis eröffnet bleibt, dass das tatsächliche Ablieferungsinteresse geringer als das deklarierte ist, Art. 22 Abs. 2, 3 MÜ. Die Interessedeclaration ist nur wirksam, wenn der Zuschlag spätestens bei Übergabe der Sendung bezahlt wird⁵⁸.

⁵⁶ Abrufbar beispielsweise unter www.oanda.com oder über die Internetseite des Internationalen Währungsfonds.

⁵⁷ Ruhwedel in *TranspR* 2004, 136 ff weist darauf hin, dass nicht die recht niedrige Haftungsgrenze von 17 Sonderziehungsrechten Probleme bereite, sondern vornehmlich die Absolutheit dieser Grenze, die der Hochwertigkeit des heutigen Sendungsguts und der dadurch bedingten, notwendigen Sorgfalt des Luftfrachtführers nicht gerecht werde.

⁵⁸ Vergleiche den Wortlaut der Vorschrift; zustimmend Koller in *Transportrecht*, 5. Auflage, Rn 2 zu Art. 22 MÜ.

g) Durchbrechung der Haftungsgrenzen

Nach Art. 22 Abs. 5 MÜ gibt es Durchbrechungen der Haftungsgrenzen nur noch bei der Beförderung von Personen. Dies bedeutet also, dass der Luftfrachtführer selbst dann, wenn ihm oder seinen Leuten der Vorwurf einer vorsätzlichen oder leichtfertigen Schadenverursachung in dem Bewusstsein, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten wird, gemacht werden kann, sich auf die Haftungsgrenzen des Art. 22 Abs. 3, 4 MÜ berufen kann. Der klare Wortlaut des Gesetzes und insbesondere der Umstand einer positiven Regelung der Haftungsdurchbrechung bei Personenschäden lässt keinen Raum mehr, die beschränkte Haftung des Luftfrachtführers zu durchbrechen⁵⁹.

Diese zentrale Neuregelung des Haftungsrechts ist erheblicher Kritik bereits ausgesetzt. Ruhwedel spricht in seinem Vortrag vor der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht vom 19.11.2003⁶⁰ beispielsweise von der Möglichkeit eines „Diebstahls mit beschränkter Haftung“, den das MÜ erlaube, und führt provokativ aus, dass haftungsdurchbrechende Regelungen wie die CMR dadurch umgangen werden könnten, dass Spediteure und Frachtführer sich zukünftig als Luftfrachtführer im Sinne des MÜ gerieren könnten, Luftfrachtbriefe erstellen und nach Luftfrachttarifen abrechnen könnten, womit die CMR praktisch leer liefe. Kirsch⁶¹ und Heuer⁶² beleuchten in ihren Beiträgen sehr kritisch die Frage, was am Luftfrachtrecht besonders sei, damit eine derart neue und bisher wohl nahezu einmalige Regelung gerechtfertigt werden könne⁶³.

Es erscheint nämlich durchaus fraglich, ob die in der Begründung zu dem Übereinkommen formulierte Absicht, dass Streitigkeiten über den Grad des Verschuldens vermieden werden sollen, dadurch die Schadenregulierung vereinfacht und beschleunigt wird und damit Versicherungsprämien und Frachtkosten niedrig gehalten werden können, erreicht werden kann. Zunächst ist nämlich die Regelung ausschließlich geeignet, den Anreiz für den Luftfrachtführer, sorgfältig zu arbeiten und Schäden zu vermeiden, zu mindern⁶⁴; sie steht überdies im Wi-

⁵⁹ Ruhwedel in TranspR 2004, 136 ff.; Müller-Rostin in: FS für Helm 2001, S. 227 ff..

⁶⁰ Ruhwedel in TranspR 2004, 136 ff.

⁶¹ Kirsch in TranspR 2002, 435 und TranspR 2003, 295.

⁶² Heuer in TranspR 2003, 100.

⁶³ Vergleiche zuletzt auch Gran in TranspR 2004, 72 ff..

⁶⁴ Koller in TranspR, 5. Auflage, Rn. 1 f. zu Art. 22 MÜ spricht nicht zu Unrecht von einer „Provokation vorsätzlicher Schädigungen“, die das Ziel, die Schadenabwicklung zu vereinfachen und die Versicherungsprämien niedrig zu halten, nicht rechtfertige.

derspruch zu geltendem deutschem Recht (§ 276 Abs. 3 BGB), wonach ein Haftungsausschluss auch bei qualifiziertem Verschulden regelmäßig als unzulässig angesehen wird⁶⁵.

Dem wird meist entgegen gehalten, dass die Freizeichnung für Vorsatz an anderer Stelle gesetzlich gebilligt wird (§ 278 Satz 2 BGB bei der Freizeichnung für Erfüllungsgehilfen) und der Eigentumsschutz deshalb begrenzt sei. Hinzu komme, dass die Freizeichnung Teil eines internationalen Systems sei, mithin der Gesetzgeber dem Eigentumsschutz auch nach den Vorgaben des Grundgesetzes genügen könne, wenn „sich dieses bei einer Gesamtbetrachtung als ausgewogen und als den Besonderheiten des internationalen Transportwesens angemessen darstellt“⁶⁶. Tatsächlich hat die Rechtsprechung bereits entsprechende Ersatzbeschränkungen und eine fehlende Durchgriffshaftung auch bei qualifiziertem Verschulden unbeanstandet gelassen mit der Begründung, dass weder Art. 14 GG (Gewährleistung des Eigentums) noch der „ordre public“ der Bundesrepublik Deutschland verletzt seien⁶⁷. Letztlich hinzu kommt, dass natürlich maßgeblich auch durch die nationale deutsche Rechtsprechung zu Art. 25 WA dafür Sorge getragen worden ist, dass die grundsätzliche Regelung des WA, die bekanntlich eine unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers als besondere Ausnahme ansah, zur Regel geworden ist, mithin die Haftungsdurchbrechung international außer Kontrolle geriet, so dass die zwingend zu erwartende Konsequenz bei dem Versuch, ein neues Einheitsrecht zu gestalten, die Vereinheitlichung auch dieser Teilaspekte mit entsprechenden Beschränkungen sein musste⁶⁸.

Zwei Gesichtspunkte können genannt werden, nach denen auch bei fehlender Überzeugung von der Richtigkeit im Hinblick auf die anstehende Gesetzesänderung diese hinnehmbar er-

⁶⁵ Ruhwedel in TranspR 2001, 189 ff. stellt deshalb nicht zu Unrecht die Frage, ob die Regelung des Art. 22 Abs. 5 MÜ überhaupt mit dem Deutschen Grundgesetz (Art. 14 GG unter dem Gesichtspunkt des Eigentumsschutzes) vereinbar ist.

⁶⁶ So ausdrücklich die Begründung zum Gesetzesentwurf, BT-Drucksache 826/03, S. 45 ff.

⁶⁷ Vergleiche BGH in TranspR 2003, 238 f. zum Weltpostvertrag, ebenso OLG Köln in TranspR 2003, 159 f. zustimmend wohl Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 f. zu Art. 22 MÜ, Kirsch in TranspR 2002, 435 ff.; Müller-Rostin in Gedächtnisschrift für Helm (2001), S. 227 ff.; anders mit erheblichen Argumenten wohl aber Heuer in TranspR 2003, 100 f..

⁶⁸ Wie hier auch Ruhwedel in TranspR 2004, 136 ff.; zur Erinnerung: Der BGH hatte zunächst zum Speditorenrecht den Begriff des „Groben Organisationsverschuldens“ herausgebildet und dann, wenn schon Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden schlüssig dargelegt werden konnten, dem Spediteur eine „sekundäre Darlegungslast“ bezüglich solcher Umstände auferlegt, die dem Einblick des Absenders entzogen waren. Der Spediteur musste seine Organisation generell abstrakt und konkret darlegen, die Sendungsläufe bis zum Schaden offen legen und dartun, was er zur Vermeidung des Schadens unternommen hatte. Konnte er dies nicht oder blieben auch nur Lücken, so war nach der Rechtsprechung grobes Verschulden zu vermuten. Diese Rechtsprechung ist dann auf Frachtführer erweitert worden; auch die Anhebung des Verschuldensmaßstabs durch § 435 HGB in der seit 01.07.98 geltenden Fassung führte nicht dazu, dass in der Rechtsprechung die Durchgriffshaftung heute die Regel ist, während die gewichtsbeschränkte Regelhaftung trotz anders lautendem Wortlaut des Gesetzes und niedergelegter gesetzgeberischer Intention zur Ausnahme geworden ist.

scheint⁶⁹. Einerseits wird nach Art. 18 Abs. 1 MÜ eine verschuldensunabhängige Haftung des Luftfrachtführers vorgegeben, die trotz der wenigen Haftungsausschlüsse des Art. 18 Abs. 2 MÜ und des Mitverschuldenseinwands nach Art. 20 MÜ besonders streng ist. Andererseits steht es in der Eigenverantwortung des Absenders, bei Übergabe des Gutes an den Luftfrachtführer durch eine Bestimmung eines höheren Betrags sicherzustellen, dass im Schadenfall gleichwohl adäquater Ersatz durch den Luftfrachtführer zu erhalten ist. Diese Eigenverantwortung erscheint auch angemessen, weil zumeist allein der Auftraggeber die tatsächlichen Werte des Gutes kennt, so dass es ihm als ordentlichem Kaufmann obliegt, entweder durch eine Interessedeklaration die Versendung gegenüber dem Luftfrachtführer abzusichern oder alternativ verstärkt die Risiken über eine Transportversicherung abzudecken. Dem wird der Transportversicherer wohl aber dadurch begegnen müssen, dass er selbst die von ihm im Rahmen der Transportversicherung übernommenen Risiken beschränkt oder eine Obliegenheit vereinbart, wonach Interessedeklarationen auch zum Erhalt des Versicherungsschutzes versicherungsvertraglich vereinbart werden. Nicht verkannt werden sollte natürlich auch, dass der Wegfall einer Durchgriffshaftung natürlich nicht dazu führen wird, dass die in hartem wirtschaftlichen Wettbewerb stehenden Luftfrachtführer ihre Standards im Umgang mit Fracht absenken und dadurch ihr Ansehen oder ihre Marktanteile riskieren werden.

Letztlich wird zu berücksichtigen sein, dass die Regelung des Art. 22 Abs. 5 MÜ dem entspricht, was seit 1998 in 52 Staaten⁷⁰ bereits aufgrund der Ratifizierung der Montrealer Zusatzprotokolle Nr. 4 geltendes Recht ist und dass auch die Europäische Gemeinschaft in ihrem Ratifizierungsbeschluss vom 05.04.2001 bereits zu erkennen gegeben hat, dass wesentliche gemeinschaftliche Bedenken gegen die entsprechende Regelung wohl zumindest nicht durchgreifen. Hinzu kommt natürlich in praktischer Hinsicht aufgrund der weiterhin starken Exportorientierung der deutschen Wirtschaft, dass teilweise jedenfalls durch die Harmonisierung der Luftverkehrshaftung dort, wo bisher abweichend von den Regelungen des WA 1955 ungünstigere Bedingungen einer Haftung bestanden, nunmehr mit dem MÜ höhere Haftungsstandards zur Anwendung kommen, dies natürlich nur, wenn und soweit das MÜ sich als allgemeiner Standard durchsetzt.

Insgesamt sollen deshalb die Vorteile des MÜ den Nachteil einer begrenzten Vorsatzhaftung bei Güterschäden kompensieren⁷¹. Zu befürchten ist aber wohl, dass der Ausschluss der vol-

⁶⁹ Vergleiche Ruhwedel a.a.O..

⁷⁰ Stand 20.10.2003.

⁷¹ So die amtliche Begründung zu dem Regierungsentwurf; dem im Ergebnis wohl folgend Ruhwedel a.a.O..

len Haftung für qualifiziertes Verschulden die Masse der Schäden vergrößern und dadurch die Versicherungsprämien der Luftfrachtführer erhöhen wird, welche diese ggfs. an den Absender weitergeben werden. Ob je nach Vertragsverlauf sich überhaupt Versicherer finden werden, die bereit sind, die Risiken des MÜ zu decken, bleibt abzuwarten, da nach den bisherigen Überlegungen des Gesetzgebers ein Kontrahierungszwang der Versicherer nicht vorgesehen ist. Gleichsam ist die Interessedeklaration vermutlich kein gleichwertiger Ausgleich, weil der zu erhebende Zuschlag völlig im Belieben des Luftfrachtführers steht, es dem Luftfrachtführer zudem frei steht, die Möglichkeit einer Interessedeklaration nicht zu gewähren und anstatt dessen beispielsweise die Möglichkeit einer Versicherung zu eröffnen⁷². Ein Effizienzgewinn als gesetzgeberische Intention scheidet deshalb insgesamt wohl aus, zumal sich auch der Gesetzgeber des Umstands bewusst ist, dass durch das MÜ die (Versicherungs-) Kosten der Luftbeförderung sich erhöhen werden. Um den Preis der Privilegierung eines qualifizierten Verschuldens erscheint dies wenig überzeugend⁷³.

Nach Art. 22 Abs. 6 MÜ kann letztlich neben dem Güterschaden nach dem Recht des angerufenen Gerichts wie bisher⁷⁴ Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung und neuerdings dann auch der Zinsen verlangt werden.

h) Berechnung der Entschädigung, Anpassung der Haftungshöchstgrenzen

Art. 23 MÜ enthält Vorschriften zur Umrechnung des Schadenersatzanspruchs von Sonderziehungsrechten in nationale Währungen.

Art. 24 MÜ enthält eine bisher in keiner Transportkodifikation enthaltene Anpassungsmöglichkeit der Haftungshöchstgrenzen. Um inflationsbedingten Geldentwertungen Rechnung zu tragen, sieht das MÜ vor, dass eine periodische Überprüfung der Grenzen erfolgt. Die Anpassung soll sich dabei nach der Teuerungsrate derjenigen Währungen richten, die das Sonderziehungsrecht bilden. Übersteigt die Teuerung 10%, teilt der „Verwahrer“⁷⁵ den vertragsschließenden Staaten die angepassten Höchstbeträge mit, die sechs Monate nach der besagten Mitteilung in Kraft treten, wenn nicht eine Mehrheit der vertragsschließenden Staaten binnen drei Monaten die Erhöhung ablehnt. Zudem ist vorgesehen, dass bei fortlaufender Verweige-

⁷² Erste praktische Erfahrungen mit dem MÜ zeigen, dass wohl tatsächlich die Luftfrachtführer fast ausnahmslos die Interessedeklaration nicht zulassen, sondern auf die Möglichkeit der Versicherung verweisen.

⁷³ Vergleiche Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 zu Art. 22 MÜ.

⁷⁴ Vergleiche Art. 22 Abs. 4 WA 1955.

⁷⁵ Verwahrer im Sinne des Abkommens ist die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO).

nung bereits ein Drittel der Vertragstaaten eine Änderung verlangen können, wenn seit der letzten Anhebung die Teuerung 30% betragen hat.

i) Vertragliche Änderungen der Haftungshöchstgrenzen

Eine Anhebung der Haftungshöchstgrenzen durch Vertrag bleibt zulässig, Art. 25 MÜ. Der Absender kann mit dem Luftfrachtführer auch zulässig vereinbaren, dass dieser auf Haftungshöchstbeträge verzichtet oder bei qualifiziertem Verschulden in voller Höhe haftet. Neben einer wirtschaftlich „wertvollen“ Regelung im Sinne reeller Ersatzmöglichkeiten besteht hier für den Absender die Möglichkeit, dem Luftfrachtführer greifbare Anreize zu geben, sorgfältig wie bisher zu verfahren⁷⁶

Dahingegen darf nach Art. 26 MÜ von den Haftungsregelungen des MÜ nicht reduzierend oder ausschließend abgewichen werden. Wegen der engen Ausnahmeregelungen des Art 18 Abs. 2 MÜ sind weitere Ausnahmen einer Vertragsgestaltung nicht mehr gegeben. Eine Ungültigkeit einzelner Vereinbarungen lässt die Wirksamkeit des Vertrags und die Anwendbarkeit des MÜ insgesamt unberührt. Art. 27 MÜ stellt klar, dass im übrigen Kontrahierungszwang des Luftfrachtführers nicht besteht und er in der Vertragsgestaltung frei ist.

j) Anspruchskonkurrenz, Zurechnung

Art. 29 MÜ unterstellt Schadenersatzansprüche, die nach nationalem Recht bestehen könnten, dem Haftungsregime des MÜ. Anders als Art. 24 WA 1955 zählt das MÜ diejenigen Ansprüche, die ausgeschlossen werden sollen, in Satz 1 der Vorschrift auf⁷⁷, während nach Satz 2 MÜ kompensatorische Ansprüche, die das MÜ nicht explizit regelt, erhalten bleiben.

Nach den zu Art. 24 WA 1955 entwickelten Grundsätzen der deutschen Rechtsprechung wird man, auch wenn die Vorschrift sprachlich etwas anders gefasst ist als das WA, davon ausgehen können, dass weiterhin, soweit das MÜ Schadenersatzansprüche regelt, auf anderen Rechtsgründen beruhende Ansprüche gänzlich ausgeschlossen sind und nicht nur in ihren

⁷⁶ Vergleiche auch Ruhwedel in TranspR 2001, 189 f; Koller in Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 1 zu Art. 22 MÜ.

⁷⁷ Nämlich: Schadenersatz aufgrund des MÜ, Vertrag, unerlaubte Handlung oder sonstiger Rechtsgrund.

Voraussetzungen und Beschränkungen an das MÜ gebunden werden sollen⁷⁸. Die Auslegung der Vorschrift durch die nationale Rechtsprechung wird man im Hinblick auf die sprachlich leicht abweichende Fassung abwarten müssen⁷⁹.

Nicht berührt werden weiterhin Ansprüche, die das MÜ nicht benennt und behandelt, also zum Beispiel solche aus einer Vindikationslage oder Kondiktionsansprüche. Art. 29 Satz 2 MÜ stellt letztlich klar, dass das MÜ lediglich die Vertragsverhältnisse zwischen Auftraggeber und Luftfrachtführer dem vereinheitlichen Recht unterstellt, während andere Rechtsverhältnisse nicht berührt werden. Im Hinblick auf die unterschiedliche Haftungslagen und Anspruchsberechtigungen soll damit sichergestellt werden, dass trotz dieser Unterschiede die Anspruchsberechtigung aus dem MÜ einheitlich bestimmbar bleibt.

Ansprüche mit Strafcharakter⁸⁰ werden ebenso wie nicht kompensatorische Ansprüche gänzlich ausgeschlossen, d.h. unabhängig von den zumeist „zufälligen“ Gerichtsständen soll nicht durch die Wahl eines günstigen Kodifikationssystems die Haftungseinheit des MÜ umgangen oder unterlaufen werden⁸¹.

Art. 30 MÜ unterstellt wie bisher auch die Leute des Luftfrachtführers der einheitlichen Haftung der Kodifikation, wenn und soweit sie in ihrer Verrichtung tätig geworden sind. Erweiternd eröffnet das MÜ den Leuten des Frachtführers die Möglichkeit, sich auch unmittelbar auf die Beschränkungen des MÜ im Außenverhältnis zu einem Anspruchsteller zu berufen⁸², um der bisherigen Praxis, anstatt des Luftfrachtführers unmittelbar dessen Leute unbeschränkt in Anspruch zu nehmen, entgegen zu wirken und zu verhindern, dass auf diesem Weg das einheitliche Recht unterlaufen wird. Zudem stellt Absatz 2 klar, dass Obergrenze einer Haftung die im Übereinkommen genannten Beträge sind. Im Umkehrschluss aus Absatz 3

⁷⁸ Vergleiche die Rechtsprechung zum WA 1955 seit BGH in NJW 1969,2008; BGH in NJW 1974, 1619; zustimmend im Ergebnis auch für das MÜ wohl Ruhwedel in TranspR 2001, 189 ff, ablehnend wohl Giemulla in: Giemulla/Schmid, WA, Art. 24 WA, Rn. 6.

⁷⁹ So ausdrücklich die Auffassung im Regierungsentwurf, vergleiche die amtliche Begründung BR-Drucksache 826/03.

⁸⁰ Zum Beispiel sogenannte „punitive damages“.

⁸¹ Damit soll das Risiko des Luftfrachtführers kalkulierbar gemacht werden, der sich nach dem MÜ gleichbleibenden Ansprüchen ausgesetzt sieht, ohne nach nationalem Recht ggfs. weitergehend und nicht kalkulierbar haften zu müssen. Beispielhaft sei auf die unterschiedlichen Haftungs- und Entschädigungslage nach dem Concorde-Flugzeugunglück verwiesen, wo Anspruchsteller gerade wegen der exorbitant hohen Entschädigungsmöglichkeiten vorzugsweise Ansprüche in den USA geltend machen. Gleiches gilt für das „E-schede-Unglück“ der Bahn, wo ebenso versucht wurde, die Zuständigkeit der Gerichte in den USA zu begründen, um höheren Ersatz fordern zu können.

⁸² Zum Beispiel die Haftungsausschlüsse nach Art. 18 MÜ, die Anzeigepflichten nach Art. 31 MÜ und die Ausschlussfrist nach Art. 35 MÜ.

schließlich folgt, dass auch für die Leute des Frachtführers Art. 22 Abs. 5 MÜ gilt, sie also auch bei qualifiziertem Verschulden sich auf die Haftungsgrenzen berufen können, jedoch nach Art. 25, 27 MÜ eine Haftungserweiterung des Frachtführers gegen sich gelten lassen müssen⁸³.

k) Annahme der Güter

Art. 31 MÜ übernimmt im wesentlichen die Regelung des Art. 26 WA 1955. Es bleibt also dabei, dass bei vorbehaltloser Ablieferung des Guts vermutet wird, dass dieses vertragsgemäß und unbeschädigt angekommen ist. Schäden sind binnen 14 Tagen seit Ablieferung zu reklamieren, im Falle verspäteter Ablieferung binnen 21 Tagen, jeweils gerechnet ab der Ablieferung⁸⁴. In dieser Frist muss die Anzeige zugegangen sein; bei verspäteter oder unterlassener Anzeige sind Ansprüche⁸⁵ außer bei Arglist des Luftfrachtführers ausgeschlossen.

l) Gerichtsstände für Ansprüche aus dem MÜ, Schiedsverfahren

Neben den bereits in dem WA 1955 genannten Gerichtsständen⁸⁶ eröffnet Art. 33 MÜ nur für Personenbeförderungen und nur für Ansprüche aus Verletzung oder Tötung den Gerichtsort desjenigen Beitrittslandes, in dem diejenige Person ihren Wohnsitz hat oder hatte. Für Güterbeförderungen bleibt es bei den bekannten Gerichtsständen. Nach Art. 34 MÜ ist es weiterhin möglich, ein Schiedsgerichtsverfahren bei Streitigkeiten über den Luftbeförderungsvertrag als bindend zu vereinbaren.

m) Fristen, sonstige haftungsrechtliche Aspekte

Art. 35 MÜ sieht weiterhin vor, dass Klagen gegen den Luftfrachtführer binnen zwei Jahren geltend zu machen sind. Der Fristbeginn wird in Art. 35 MÜ genau geregelt. Die Frist läuft mit dem Tag, an dem das Gut am Bestimmungsort angekommen ist oder hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen wurde. Es genügt, da im übrigen auf das lex

⁸³ Auf die verfassungsrechtlichen und sonstigen Bedenken gegen eine solche Privilegierung auch vorsätzlicher Schädigung oben kann verwiesen werden.

⁸⁴ Art. 52 MÜ definiert im übrigen, dass „Tage“ im Sinne des Übereinkommens „Werktage“ nicht etwa Kalendarstage bedeutet.

⁸⁵ Das Übereinkommen spricht insoweit von einer „Klage gegen den Luftfrachtführer“.

⁸⁶ Wohnsitz des Luftfrachtführers, Sitz der Hauptniederlassung, Sitz der vertragsschließenden Geschäftsstelle, Gerichtsort des Bestimmungsortes.

fori verwiesen wird, nach §§ 270, 693 ZPO weiterhin die rechtzeitige Beantragung eines Mahnbescheids oder Einreichung der Klage, um die Frist zu wahren⁸⁷.

Art. 36 MÜ unterstellt bei aufeinander folgender Tätigkeit mehrerer Frachtführer alle dem MÜ, wobei jeder Frachtführer lediglich für die von ihm ausgeführte Teilstrecke einzustehen hat. Solange nicht der erste Luftfrachtführer kraft Vereinbarung für die Gesamtbeförderung einzustehen hat. Rückgriffsrechte der Luftfrachtführer untereinander bleiben unberührt, Art. 37 MÜ.

4. Gemischte Beförderung und Beförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer, Art. 38 ff. MÜ

Nach Art. 38 Abs. 1 MÜ ist das Abkommen bei gemischter Beförderung regelmäßig nur anwendbar für die Luftbeförderungsstrecke, während es im übrigen auf die Kodifikationen der weiteren Beförderungsmittel für die anderen Teilstrecken ankommt. Das Übereinkommen stellt diese Regelung aber unter den Vorbehalt des Art. 18 Abs. 4 MÜ, wonach auch solche Beförderungen zwischen Lagern des Luftfrachtführers und dem Flughafen und vereinbarungswidrige Luftfrachtersatzverkehre dem MÜ unterfallen. Den Parteien steht es im übrigen frei, nach Art. 38 Abs. 2 bezüglich weiterer Teilstrecken das MÜ als anwendbar zu vereinbaren.

In Art. 39 MÜ ist die Legaldefinition der Begriffe vertraglicher Luftfrachtführer und ausführender Luftfrachtführer enthalten. Nach Art. 40 MÜ haftet der ausführende Luftfrachtführer für denjenigen Beförderungsteil, den er zur Ausführung übernommen hat, nach den Vorschriften des MÜ genauso wie der vertragliche Luftfrachtführer. Nach Art. 41 Abs. 1 MÜ werden die Handlungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit sie Verrichtungen ausführen, dem vertraglichen Luftfrachtführer zugerechnet. Auch die Handlungen des vertraglichen Luftfrachtführers werden dem ausführenden Luftfrachtführer im Hinblick auf die von ihm übernommene Beförderung – und auch beschränkt auf diese – ebenso zugerechnet, Art. 41 Abs. 2 MÜ. Einschränkungen insoweit sieht das MÜ nur für Passagierbeförderungen vor, wo der Zurechnung Grenzen gesetzt sind. Im übrigen erfolgt die Zurechnung nur im Rahmen der Haftung des MÜ, Art. 21 bis 24 MÜ. Der ausführende Luftfrachtführer muss

⁸⁷ Vergleiche OLG Köln ZLW 1982, 167 ff..

sich Haftungserweiterungen des vertraglichen Luftfrachtführers gegenüber dem Absender nicht zurechnen lassen.

Art. 42 MÜ letztlich eröffnet dem Absender / Empfänger die Möglichkeit, auch dem ausführenden Luftfrachtführer gegenüber erforderliche Erklärungen, die den vertraglichen Luftfrachtführer betreffen, abzugeben. Nicht wirksam sind dahingegen die nach Art. 12 MÜ abzugebenden Erklärungen (zum Beispiel Verfügungen über das Gut), weil diese nur gegenüber dem vertraglichen Luftfrachtführer abgegeben werden können. Nach Art. 43 MÜ letztlich werden auch die Leute des ausführenden Frachtführers den Leuten des vertraglichen Luftfrachtführers gleichgestellt⁸⁸, können sich also auf das MÜ uneingeschränkt berufen, soweit das MÜ für ihre Person bzw. die schadenstiftenden Tätigkeiten anwendbar ist. Art. 44 stellt klar, dass natürlich der Ersatzberechtigte dann, wenn ein vertraglicher und ggfs. mehrere ausführende Frachtführer tätig waren, die Entschädigung insgesamt höchstens einmal verlangen kann. Die Regelungen der Art. 45 bis 48 MÜ entsprechen den Regelungen der Art. 33 ff. für den vertraglichen Luftfrachtführer und regeln dessen Passivlegitimation, Gerichtsstände und das Innenverhältnis der Frachtführer zueinander.

5. Unabdingbarkeit des MÜ

Das MÜ erklärt sich selbst in Art. 49 MÜ im wesentlichen für zwingend im Hinblick auf Abreden zum anzuwendenden Recht und Zuständigkeiten. Abweichungen von dem MÜ vor einem Schadenfall sind deshalb nichtig. Vereinbarungen über Haftungserweiterungen oder die Anhebung der Haftungshöchstgrenzen sollten zulässig sein.

6. Versicherungspflicht

Art. 50 MÜ schreibt den Vertragsstaaten vor, dass eine Versicherungspflicht für Luftfrachtführer vorzusehen ist. Diese Pflicht beinhaltet alle Schadenarten, die bei der Beförderung von Gütern eintreten können, also sowohl Substanz- als auch Verspätungsschäden. Die Pflicht gilt sowohl für vertragliche als auch ausführende Luftfrachtführer.

Da die Ausgestaltung der Versicherungspflicht im MÜ selbst nicht geregelt ist, bleibt sie der nationalen Gesetzgebung nach den Vorgaben des MÜ vorbehalten. Nachdem teilweise bereits

⁸⁸ Vergleiche Art. 30 MÜ.

Vorgaben der EG eine Versicherungspflicht begründet hatten⁸⁹, liegt nunmehr zur Umsetzung der Vorgaben des MÜ ein weiterer EG-Vorschlag vor, der derzeit beraten wird⁹⁰. Soweit dadurch keine abschließenden Regelungen erreicht werden, ist die Umsetzung durch Art. 1 § 4 Abs. 2, 3 MontÜG im Gesetzgebungsverfahren parallel zur Ratifizierung des MÜ erfolgt. Allerdings findet sich derzeit keine Regelung in §§ 50 LuftVG, auf die das MontÜG verweist, weil eine durch Rechtsverordnung zu bestimmende Haftpflichtversicherung ihrem Deckungsumfang nach §§ 44, 50 LuftVG derzeit ausschließlich Personenschäden betrifft. Im Hinblick auf die Beratungen und Vorschläge der EG hat der Gesetzgeber vielmehr ausdrücklich derzeit davon abgesehen, den Umfang der Versicherung für Güterschäden zu regeln⁹¹.

7. Wirksamkeit, Schlussbestimmungen

Im Hinblick auf die Wirksamkeit des MÜ darf auf die einleitenden Ausführungen, im übrigen auf Art. 53 MÜ verwiesen werden. Art. 54 MÜ gewährt jedem Mitgliedsstaat die Möglichkeit, das Abkommen mit einer Frist von 180 Tagen zu kündigen⁹². Letztlich wird in Art. 55,56 MÜ klargestellt, dass das MÜ sämtlichen sonstigen gesetzlichen Regelungen, insbesondere dem WA 1955, vorgeht, mithin das bisherige Haftungssystem durch Ratifizierungen des MÜ sukzessive abgelöst wird.

⁸⁹ Vergleiche Art. 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 und Art. 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 in der Fassung 889/2002, welche eine Versicherungspflicht für Luftfrachtführer als Luftfahrtunternehmen im Sinne der EG-Verordnung 2407/92 vorsehen.

⁹⁰ „Vorschlag für eine Verordnung de Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrzeugunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber“ Abl. EG Nr. C 20 E vom 28.01.2003 = BR-Drucksache 62/03.

⁹¹ Vergleiche BT-Drucksache 15/2359 bzw. BR-Drucksache 121/04.

⁹² Was aber wegen der jeweiligen Ratifizierung und der Umsetzung damit als nationalem Gesetz wenig praktische Relevanz haben dürfte.