

Roland Dörre
Luftfrachtrecht

Fachanwaltslehrgang für Transport- und Speditionsrecht, Kurseinheit 3

Der Autor:

Nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Freiburg, Tübingen und Hamburg absolvierte Roland Dörre das Referendariat in Schleswig-Holstein, wobei er seine Wahlstation beim California Department of Transportation in Los Angeles und bei der DEA Mineraloel AG in Hamburg durchlief. Seit 1992 ist Herr Dörre zugelassener Rechtsanwalt und bei verschiedenen Unternehmen in Hamburg u. a. in den Bereichen Spedition und Logistik beschäftigt. Momentan ist er bei einer internationalen Versicherungsmakler-Gesellschaft als Fachbetreuer in der Abteilung Verkehrshaftung tätig.

© HWV • HAGENER WISSENSCHAFTSVERLAG in der iuria GmbH
Bredelle 53, 58097 Hagen
E-Mail: kontakt@hvv-verlag.de, Internet: www.hvv-verlag.de
Printed in Germany. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von
Auszügen, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung,
vorbehalten.

Inhalt

Lernziele	10
A. Einleitung	11
I. Bedeutung des Luftfrachtrechts	11
II. Geschichtliche Entwicklung des Luftfrachtrechts, Rechtsquellen	13
III. Rechtsnatur luftfrachtrechtlicher Regelungen, Anwendungsbereich.....	18
1. Völkerrechtliche Verträge und nationales Recht.....	18
2. Unterscheidung nationaler und internationaler Beförderungen	19
3. Anwendung der Abkommen und des ergänzenden unvereinheitlichten Rechts.....	19
4. Verhältnis zum Internationalen Privatrecht	21
5. Unmittelbare Rechtsanwendung und Rechtsanwendung kraft Verweises.....	22
a) Originäres Luftfrachtrecht.....	22
b) Rechtsanwendung kraft Verweises	22
aa) Durchführung der Versendung in einer Sammelladung, § 460 HGB.....	22
bb) Spedition zu festen Kosten, § 459 HGB.....	25
cc) Selbsteintritt, § 458 HGB	26
dd) Multimodale Transporte, §§ 452 ff. HGB	27
IV. Exkurs	29
1. Der Weltpostvertrag und das Postpaketabkommen ...	29
2. Luftfrachtsicherheit	31
B. Das Montrealer Übereinkommen von 1999 (MÜ)	33
I. Einleitung	33
1. Gesetzgeberische Intention	33
2. Aufbau und Zielsetzung	35

3.	Auslegung des Abkommens.....	36
4.	Legaldefinition des Luftfrachtführers, Art. 39 MÜ	37
II.	Einzelregelungen des MÜ zu den Luftfrachtverkehren....	38
1.	Anwendungsbereich des Abkommens, Art. 1, 2 MÜ ..	38
2.	Dokumentation der Luftbeförderung	41
a)	Frachtbrief, Empfangsquittung und Technische Aufzeichnung	41
b)	Mindestinhalte der Dokumentation	43
c)	Angaben zur Art der Güter, Art. 6 MÜ	43
d)	Formfehler, Art. 9 MÜ	44
e)	Haftung für Angaben im Frachtbrief, Art. 7, 10 MÜ	44
f)	Beweiswirkung des Frachtbriefs, Art. 11 MÜ	45
3.	Verfügungsrechte des Versenders oder Empfängers, Art. 12 f. MÜ	47
a)	Weisungsberechtigung und Befugnisse.....	47
b)	Folgen verbindlicher Weisungen.....	49
c)	Folgen unverbindlicher Weisungen.....	50
d)	Folgen der Geltendmachung der Rechte des Empfängers.....	51
4.	Anspruch auf Schadensersatz des Absenders/ Empfängers, Art. 13 ff. MÜ, und des Luftfrachtführers, Art. 16 MÜ	52
a)	Ansprüche des Absenders/Empfängers	52
aa)	Anspruchsberechtigung des Empfängers/ Absenders.....	52
bb)	Anspruchsvoraussetzungen	53
cc)	Geltung „inter partes“	54
b)	Ansprüche des Luftfrachtführers, Art. 16 MÜ	54
5.	Haftung des Luftfrachtführers, Art. 17 ff. MÜ.....	55
a)	Haftungsgrundsätze.....	55
b)	Ausnahmetatbestände	55
c)	Haftungszeitraum und Rechtsanwendung	56
d)	Luftfrachtersatzverkehre	56
aa)	Feederverkehre	57
bb)	Keine Feederverkehre	58
e)	Verspätungsschäden, Art. 19 MÜ	61

f) Mitverschulden des Versenders/Empfängers, Art. 20 MÜ	63
g) Ansprüche wegen sonstiger Vermögensschäden.....	64
6. Umfang des Ersatzanspruchs.....	64
7. Keine Durchbrechung der Haftungsgrenzen	68
a) Regelung des MÜ.....	68
b) Schadensersatz neben dem MÜ	69
aa) Wertdeklaration und Haftungsdurchgriff nach Art. 25 MÜ.....	69
bb) Allgemeine Geschäftsbedingungen.....	71
cc) Durchgriff nach Ziffer 27 ADSp in Verbindung mit Art. 25 MÜ	72
dd) Nichtigkeit des Luftfrachtvertrages	73
ee) Ansprüche aus vorvertraglichen Pflichtverletzungen	73
ff) Ansprüche nach §§ 437, 454 Abs. 1 Nr. 1, 4, 461 Abs. 2 HGB (analog), § 398 BGB.....	74
8. Entschädigungsberechnung, Art. 23 MÜ	77
9. Anspruchskonkurrenz zu nationalem Recht, Art. 29 MÜ.....	78
10. Haftung der Leute des Frachtführers, Art. 30 MÜ	78
11. Durchsetzung und Erlöschen der Ansprüche, Fristen	81
a) Ablieferung der Sendung und Beweisvermutung ..	81
b) Schadensanzeige und Fristen.....	82
c) Folgen der Fristversäumung und Klagefrist	84
d) Gerichtsstände, Schiedsverfahren	87
12. Gemischte Beförderung, Art. 38 f. MÜ	89
13. Die Rechtsverhältnisse des ausführenden Frachtführers, Art. 40 ff. MÜ.....	89
14. Zwingendes Recht des MÜ, Art. 49 MÜ.....	91
15. Versicherungspflicht, Art. 50 MÜ	92
16. Sonstige Regelungen des MÜ	94

C. Das Warschauer Abkommen von 1955 (WA 1955)	95
I. Einleitung	95
II. Die Regelungen des WA 1955.....	97
1. Übereinstimmungen mit dem MÜ.....	97
2. Geltungsbereich und Dokumentation, Art. 1 ff. WA 1955	97
3. Verfügungen und Rechte aus dem Frachtvertrag	98
4. Haftung und Entschädigung.....	99
a) Grundhaftung	99
b) Haftungsdurchbrechung	101
5. Fristen	102
6. Haftung der Leute, gemischte Beförderungen und Rechtsverhältnisse der ausführenden Frachtführer .	103
D. Die Regelungen des WA 1929.....	104
E. Die Regelungen des nationalen Frachtrechts, §§ 407 ff. HGB	106
F. Anhang	108
1. Vertragsstaaten des WA 1955 oder Vertragsstaaten des Montrealer Zusatzübereinkommens Nr. 4 oder bei Zwischenlandungen in einem Nichtvertragsstaat (Art. 1 WA).....	108
a) Ansprüche gegen den Luftfrachtführer	108
aa) Anspruch auf Schadensersatz.....	108
bb) Schadensersatz wegen sonstiger Schlechterfüllung	108
cc) Schadensersatz wegen Nichterfüllung	109
dd) Anspruch wegen Beachtung von Weisungen.....	109
ee) Anspruch auf Beförderung und Nebenleistungen.....	109
b) Ansprüche des Luftfrachtführers.....	109
aa) Vergütung: aus dem Konsensualvertrag.....	109
bb) Schadensersatz:	109

2. Grenzüberschreitender Luftfrachtverkehr nach dem WA 1929, Luftverkehr zwischen Staat, der das WA 1929 gezeichnet hat und Staat, der das WA 1955 bzw. das Montrealer Zusatzabkommen Nr. 4 gezeichnet hat.....	109
a) Ansprüche gegen den Luftfrachtführer	109
aa) Anspruch auf Schadensersatz	109
bb) Ansprüche wegen sonstiger Schlechterfüllung	110
cc) Schadensersatz wegen Nichterfüllung	110
dd) Anspruch auf Beachtung von Weisungen ...	110
ee) Beförderung sowie Nebenleistungen	110
b) Ansprüche des Luftfrachtführers	110
3. Montrealer Übereinkommen	110
a) Ansprüche gegen den Frachtführer.....	110
aa) Anspruch auf Schadensersatz	110
bb) Schadensersatz wegen sonstiger Schlechterfüllung	111
cc) Schadensersatz wegen Nichterfüllung	111
dd) Anspruch wegen Beachtung von Weisungen.....	111
ee) Beförderung sowie Nebenleistungen	111
b) Ansprüche des Luftfrachtführers	111
Literaturverzeichnis	112

Lernziele

Dieses Werk bereitet die Besonderheiten des Luftfrachtrechts auf. Hierbei werden Kenntnisse des Bearbeiters im nationalen Fracht- und Speditionsrecht vorausgesetzt, auf die aufgebaut wird. Soweit das internationale und nationale Luftfrachtrecht keine Besonderheiten aufweist, wird auf die vielfach gleichlautenden Regelungen des nationalen Frachtrechts verwiesen.

Nach der Lektüre wird der Leser in der Lage sein,

- die zeitliche, örtliche, sachliche und internationale Anwendbarkeit des nationalen/internationalen Luftfrachtrechts zu bestimmen,
- die Vorschriften des Luftfrachtrechts systematisch und historisch in die Gesamtheit des Frachtrechts einzuordnen,
- internationale Abkommen auszulegen und in das Verhältnis zu nationalem ergänzenden Recht zu setzen,
- die besonderen Vorschriften des Montrealer Übereinkommens zum Territorialprinzip, der Dokumentation der Luftfrachtbeförderung, der Verfügungsrechte und Ersatzansprüche der am Frachtvertrag Beteiligten, zur Haftung des Luftfrachtführers, seiner Leute und etwaiger ausführender Frachtführer, zu Luftfrachtersatzverkehren, zu Fristen, zur Versicherungspflicht und zur Unabdingbarkeit des Abkommens zu erläutern und anzuwenden und
- die Besonderheiten des Warschauer Abkommens von 1955, des Warschauer Abkommens von 1929 und des nationalen Luftfrachtrechts zu erläutern und anzuwenden.

A. Einleitung

I. Bedeutung des Luftfrachtrechts

Die Beförderung von Gütern durch Luftfahrzeuge hat seit Beginn der zivilen Luftfahrt ständig an Bedeutung gewonnen. Offene Märkte einerseits und niedrige Lohnkosten bei hohem technischem Know-how andererseits haben dazu geführt, dass Warenströme insbesondere sehr hochwertiger Güter von den ursprünglichen Verkehrsträgern, wie beispielsweise dem Seeschiff, sich zum Flugzeug verlagert haben. Während so insbesondere Elektronik-, Kommunikations- und hochwertige Konsumgüter vor allem aus dem asiatischen Raum in die Industrienationen verschickt werden, fließen andererseits vor allem hochspezialisierte Güter, wie beispielsweise technische Ersatzteile, von den Industrienationen in die Länder der zweiten und dritten Welt. Aber auch die Luftfrachtverkehre in abgrenzbaren Wirtschaftsräumen, wie beispielsweise der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, haben nach dem Wegfall der Einfuhrbeschränkungen stark zugenommen. Letztlich festzustellen ist, dass eine Vielzahl von Spezialunternehmen in Konkurrenz zu (teilweise bereits ehemals) staatlichen Monopolunternehmen die Versendung von Kleinstsendungen und Dokumenten zu günstigen Konditionen übernommen haben und, nachdem lange Zeit mit den bestehenden Airlines zusammengearbeitet wurde, sie zwischenzeitlich in Konkurrenz zu diesen durch eigenen Luftfrachtverkehr mit eigenen Flugzeugen getreten sind.

Vor dem Hintergrund globaler Güterströme und dem Bedarf, innerhalb kürzester Zeit weltumspannend Waren, Ersatzteile und Dokumente verfügbar zu halten einerseits, der Verkürzung von Transportzeiten bei vertretbaren Kosten andererseits, nimmt die Luftfracht, und damit verbunden

natürlich das Luftfrachtrecht, im allgemeinen Transportrecht einen wesentlichen und wirtschaftlich wichtigen Bereich ein.

Beispielhaft wurden nach den Angaben des Statistischen Landesamtes Hessen am Flughafen Frankfurt/Main, der vor den Flughäfen Köln/Bonn und Halle/Leipzig ¹ derzeit das größte Luftfrachtaufkommen in Deutschland verzeichnet, im Jahr 2001 insgesamt 1.494.125 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Im Jahr 2013 war das Luftfrachtaufkommen bereits auf 2.048.729 Tonnen gestiegen, wodurch Frankfurt/Main weltweit Rang 7 unter den größten Frachtflughäfen einnimmt². Vergewenwärtigt man sich dazu, dass die Lufthansa beispielsweise als modernstes Frachtflugzeug derzeit „Boeing 777F“-einsetzt und dazu eine „Average Cargo Capacity“, also die von der Route, den Wetterbedingungen und sonstigen Faktoren abhängige maximale Auslastung des Flugzeugs mit Fracht von 103 Tonnen angibt, müssten, um die angegebenen Frachtvolumina zu bewältigen, etwa 19.600 Flugbewegungen mit Flugzeugen dieses Typs erfolgen. Legt man einen „Airbus A 320-200“ als normales Kurz- und Mittelstreckenflugzeug mit einem maximalen Frachtvolumen von 1,7 Tonnen im normalen Passagierverkehr zugrunde, wird überdeutlich, dass die Anzahl an Flugbewegungen, um diese Fracht zu bewältigen, die tatsächlich statistisch erfassten Flugbewegungen in Frankfurt für 2013, nämlich 472.692, weit übersteigen würde.³

Aus dem Vergleich dieser Zahlen lässt sich einerseits erkennen, welche Bedeutung das Luftfrachtgeschäft gewonnen hat, andererseits dass „Luftfracht“ nicht zwangsläufig auch Beförderung in der Luft bedeutet. Luftfrachtbeförderungen finden in großem Umfang, insbesondere bei relativ kleinen Flugentfernungen, durch sogenannte Luftfrachtersatzverkehre vornehmlich auf der Straße statt. Als Beispiel mag die Air France dienen,

¹ In Köln/Bonn ebenso wie in Halle/Leipzig haben große Logistikdienstleister ihre Drehkreuze eingerichtet, sodass diese Flughäfen an Bedeutung beispielsweise gegenüber dem Flughafen München, welcher erheblich höhere Passagierzahlen hat, gewonnen haben; vergleiche auch *Walter/Fiege* in: *Gewerblicher Luftverkehr 2013*, S. 456 ff.

² Größter Frachtflughafen 2013 war Hongkong mit ca. 4,17 Mio. Tonnen, gefolgt von Memphis mit ca. 4,13 Mio. Tonnen (dank Federal Express, die dort ihr internationales und nationales „Drehkreuz“ betreiben) und Shanghai mit ca. 2,93 Tonnen, Quelle: <http://de.statista.com>.

³ Quellen: Statistisches Landesamt in Hessen und Lufthansa Cargo AG.

die Ende der 90er Jahre einen zentralen Luftfrachtumschlagspunkt für Güter aus Deutschland auf dem Flughafen Frankfurt/Hahn eingerichtet hat, zu dem Luftfracht von den jeweiligen deutschen Flughäfen per LKW befördert, dort konsolidiert⁴ und in aller Regel erneut per Luftfrachtersatzverkehr nach Paris überführt wird. Bei entfernt liegenden Destinationen werden Güter dann abgeflogen und zu näher gelegenen Destinationen weiterhin auf der Straße befördert.⁵

II. Geschichtliche Entwicklung des Luftfrachtrechts, Rechtsquellen

Die ersten Regelungen zur zivilen Nutzung der aufkommenden Flugverkehre, die heute noch Bedeutung haben, wurden zwischen 1925 und 1929 auf Konferenzen in Paris und Warschau entworfen und im Rahmen eines völkerrechtlichen Vertrags, nämlich des Warschauer Abkommens von 1929 (nachfolgend WA 1929), zwischen den seinerzeit teilnehmenden Staaten vereinbart. Bis zu diesem Zeitpunkt galten nationalstaatliche Regelungen, die sich allerdings aufgrund der Tatsache, dass durch den Luftverkehr größere Strecken bewältigt werden konnten, als wenig praktikabel und hilfreich herausstellten. Die neu geschaffenen Regelungen galten vornehmlich der Passagierbeförderung, die zu diesem Zeitpunkt neben der militärischen Nutzung von Flugzeugen aufkam. Dies führte dazu, dass – insoweit anders als beispielsweise bei der CMR oder CIM/COTIF – nicht die Beförderung von Fracht bei diesen Regelungen im Vordergrund stand, sondern vornehmlich das Recht der Passagier- und Reisegepäckbeförderung. In nahezu allen heute gültigen bzw. anzuwendenden Verträgen oder Gesetzen⁶ findet sich deshalb das Recht der Luftfracht – häufig nachrangig – neben dem der Passagier- und Reisegepäckbeförderung. Jedenfalls gelang es durch das WA 1929 erstmals, durch ein

⁴ Zusammenfassung von Einzelsendungen zu einer Sammelsendung.

⁵ Quelle: Air France.

⁶ Mit dem Transportrechtsreformgesetz (TRG) hat der Gesetzgeber zum 01.07.1998 in seinen Bemühungen, das Frachtrecht zu vereinheitlichen, Regelungen für *nationale* Luftfrachtbeförderungen im HGB getroffen. Zuvor fanden sich diese im LuftVG, welches weiterhin Regelungen für Passagier- und Reisegepäckbeförderungen enthält.

international einheitliches Recht allgemeingültige, klare und verlässliche Vorschriften zu gestalten. Diese führten zum einen dazu, dass für den gewerblichen Luftfrachtführer Risiken – insbesondere einer Haftung als wirtschaftliche Voraussetzung seiner Tätigkeit – kalkulierbar wurden, zum anderen konnte zwischen den Luftfrachtführern ein Gleichgewicht im Wettbewerb geschaffen werden.

Durch den rasanten Fortschritt in der Flugzeugtechnik und den damit eröffneten Möglichkeiten, immer weitere Entfernungen kurzfristig zu überbrücken und immer größere Mengen Fracht zu befördern, erfuhr das WA 1929 aufgrund der zunehmenden wirtschaftlichen Bedeutung des Luftfrachtverkehrs eine Vielzahl von Modifikationen und Ergänzungen. Als wesentliche Änderungen sind die Haager Protokolle von 1955 zu nennen, die unter dem Begriff des Warschauer Abkommens 1955 (nachfolgend: WA 1955) in der Rechtssprache bezeichnet werden und in Deutschland bis zum 27. Juni 2004 die Rechtsverhältnisse der Luftfrachtverkehre wesentlich regelten.⁷ Ferner zu nennen ist das Zusatzabkommen von Guadalajara (nachfolgend: ZAG), welches erstmals die Rechtsbeziehungen zu Luftfrachtführern regelte, die nicht unmittelbar vertraglich für den Absender bzw. Passagier tätig werden.⁸ Ebenso zu erwähnen sind das Chicagoer Abkommen von 1944 und das Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen vom 19. Juni 1949, durch welche vornehmlich öffentlich-rechtliche Aspekte der zivilen Flugverkehre als Basis der weiteren Entwicklung der Luftfahrt vereinheitlicht worden waren.⁹

⁷ Protokoll vom 28.09.1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, ratifiziert in Deutschland, vgl. BGBl. 1958 II S. 291 f., in Deutschland in Kraft seit dem 01.08.1963.

⁸ 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, ratifiziert in Deutschland, vgl. BGBl. 1963 II, S. 1159 ff., in Deutschland in Kraft seit dem 01.05.1964.

⁹ Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, ratifiziert in Deutschland, vgl. BGBl. 1956, 411; Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen ebenso ratifiziert in Deutschland, vgl. BGBl. 1959 II S. 129 ff.

Eine Vielzahl weiterer Abkommen traten in Deutschland nicht in Kraft, sind aber trotzdem zu erwähnen, weil einerseits europäische Staaten sie ratifiziert hatten und sie dort geltendes Recht waren oder sind, andererseits sich beispielhaft die Problematik dieses Rechtsgebietes aufzeigen lässt, welche die Rechtsanwendung schwierig machen kann. Das ZAG vom 8. März 1971 trat niemals in Kraft, da trotz der vertraglichen Verpflichtung der Zeichnerstaaten eine hinreichende Anzahl an Ratifizierungen nicht erreicht werden konnte. Die Montrealer (Zusatz) Protokolle von 1975¹⁰ (nachfolgend: Montrealer Protokolle), die u. a. erstmals restriktive Regelungen zu Haftungsdurchgriffen vorsahen, sind in Deutschland niemals ratifiziert worden, traten aber in Nachbarstaaten (z. B. in England, 1996 bzw. 1998, also 21 bzw. 23 Jahre nach ihrer vertraglichen Vereinbarung) in Kraft. Die relativ langen Zeiträume zwischen der Vereinbarung und dem Inkrafttreten zeigen plastisch, wie schwierig die nationale Umsetzung – wenn sie überhaupt erfolgte – insoweit war.

Das verhältnismäßig hohe Alter sowohl des WA 1929 als auch des WA 1955, und die sich durch die Technisierung eröffnenden Möglichkeiten der Luftverkehre auf der einen Seite, die fehlende Akzeptanz der Ergänzungen der Abkommen und deren unterlassene Ratifizierung auf der anderen Seite, führten seit den 70er-Jahren zu einer Zersplitterung des Luftfrachtrechts mit der Folge erheblicher Schwierigkeiten in der Anwendung. Die größte Schwierigkeit in der Rechtsanwendung lag häufig bereits darin, zunächst einmal dasjenige Recht herauszufinden, welches den jeweiligen Luftbeförderungsvertrag überhaupt regelte. Da aber Regelungen notwendig erschienen, kam es zu einer Vielzahl von Einzelvereinbarungen.¹¹ Auch die EG hatte Regelungen getroffen. In diesem Zusammenhang ist

¹⁰ Montrealer Protokolle Nr. 1–4 vom 25.09.1975, Protokoll Nr. 1, in Kraft seit dem 15.02.1996, Protokoll Nr. 2, in Kraft seit dem 15.02.1996, Protokoll Nr. 4, in Kraft seit dem 14.06.1998, Protokoll Nr. 3, bisher nicht in Kraft (nachfolgend: MP).

¹¹ Zum Beispiel Montrealer Zwischenvereinbarung von 1966 für den zwischen der US-amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde und Luftfahrtgesellschaften bei dem das Territorium der USA berührenden Luftverkehr, Malta-Abkommen von 1976 zwischen zahlreichen westeuropäischen Fluggesellschaften, IATA-Inter-carrier-Agreement von 1995 mit Anschluss nahezu aller weltweit operierenden Fluggesellschaften (mit Haftung für Personenschäden verschuldensunabhängig bis zu einem Höchstbetrag von 100.000 Sonderziehungsrechten (SRZ) und unbegrenzt aus vermutetem Verschulden darüber hinaus).

insbesondere die Verordnung Nr. 2027/97 zu nennen, welche als unmittelbar geltendes Recht für die „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ – gemeint sind solche, die nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 einer Betriebsgenehmigung bedürfen, mithin gewisse Kriterien zum Erhalt einer Lizenz erfüllen müssen¹² – erstmals eine Versicherungspflicht sowie eine Vorauszahlungspflicht von mindestens 15.000 Sonderziehungsrechten bei Personenschäden¹³ einführte.

Dies stellte aber in der Praxis wenig zufrieden. 1994 begann deshalb die ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) mit der Ausarbeitung eines neuen Luftprivatrechts. Am 28. Mai 1999 wurde diese Arbeit im „Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im „Internationalen Luftverkehr““ abgeschlossen. Dieses Übereinkommen wird nach dem Ort seiner Zeichnung als „Montrealer Übereinkommen“ (nachfolgend: MÜ) bezeichnet. Die Entwicklung des privaten Luftzivil- und damit auch des Luftfrachtrechts erscheint derzeit mit dem Inkrafttreten des MÜ abgeschlossen.

Aufgrund ihrer Bedeutung bei der Abwicklung von Luftfrachtverkehren werden nachfolgend Einzelvorschriften

- des Montrealer Übereinkommens 1999 (nachfolgend: MÜ),
- des Warschauer Abkommens in der Fassung der Haager Protokolle von 1955 und des Abkommens von Guadalajara von 1961 (nachfolgend WA 1955) und
- des Warschauer Abkommens von 1929 (nachfolgend WA 1929)

abgehandelt. Da die vorbesagten Übereinkommen in Deutschland geltendes Recht sind, unterfallen alle internationalen Versendungen diesen Übereinkommen. Allerdings ist zu ergänzen, dass teilweise zu beachtende Resolutionen ergänzend gelten (insbesondere: *IATA Conditions of Carriage* für Cargo, IATA-Resolution Nr. 507b (*Use of surface transportation*)). Ebenso ist zu beachten, dass die Luftfrachtführer Geschäftsbedingungen zugrunde legen (z. B. Allgemeine Beförderungsbedingungen für

¹² Vergleiche ergänzend die Ausführungen in: *Schwenk/Giemulla*, Handbuch des Luftverkehrsrechts, Viertes Abschnitt, E, S. 267 ff.

¹³ Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds als Berechnungseinheit; Ermittlung erfolgt unter Anwendung eines währungsmathematischen Verfahrens aus einer Vielzahl von Währungen.

Fracht der Lufthansa Cargo AG). Auch wenn, wie nachfolgend zu erläutern ist, die genannten Abkommen die Anwendung ergänzender privatrechtlicher Vereinbarungen erschweren oder ausschließen, sollte der Rechtsanwender sich der Möglichkeit, dass Bedingungswerke ergänzend vereinbart sind, zumindest bewusst sein und Entsprechendes prüfen.¹⁴

Zwei weitere Grundsätze gilt es zu beachten: Welches Recht angewendet werden muss, ergibt sich alleine aus der vertraglichen, nicht der tatsächlichen Luftbeförderungstrecke. Aufgrund internationaler Zuständigkeiten deutscher Gerichte für Rechtsstreitigkeiten, die dem MÜ oder dem WA 1929/1955 unterfallen, sind deshalb Fälle denkbar, in denen materielles Recht der Vertragsstaaten solcher Abkommen angewendet werden muss, welches der deutschen materiellen Rechtslage nicht entspricht.¹⁵ Zudem gilt es zu beachten, dass nicht alle Luftbeförderungen zwingend einem der zu erläuternden oder einem der erwähnten Abkommen unterfallen. Einige Staaten (z. B. Thailand) sind bis heute keinem einzigen luftfahrtrechtlichen Vertrag oder Übereinkommen beigetreten. Es kann mithin vorkommen, dass in Ermangelung der Anwendbarkeit vereinheitlichten Rechts, insbesondere des MÜ oder WA, nach den allgemeinen Regeln des internationalen Privatrechts nationales Recht auf die Rechtsverhältnisse der an einem internationalen Frachtvertrag Beteiligten angewendet werden muss.

¹⁴ Zur Entwicklung des Luftfahrtrechts sei die umfassende Darstellung bei *Schwenk/Giemulla*, a. a. O., Vierter Abschnitt, L.II.7, S. 384 ff empfohlen.

¹⁵ Instruktiv: BGH vom 22.10.2009, I ZR 88/07, TranspR 2009, 479 ff. als Revision zu OLG Frankfurt in: TranspR 2007, 367 ff. mit Anmerkung von *Müller-Rostin*. In dem entschiedenen Fall ging es um eine Beförderung von Italien nach Dänemark vor Geltung des MÜ, sodass die MP Nr. 1, 2, 4 (vgl. oben Fn. 10) angewendet werden mussten, die sowohl durch Dänemark als auch Italien ratifiziert, in Deutschland jedoch kein geltendes Recht geworden waren. Die internationale Zuständigkeit haben der BGH (a. a. O.) und das OLG Frankfurt/Main entgegen der gewichtigen Argumente des LG Frankfurt in: TranspR 2002, 474 und *Kronke* in: Münchener Kommentar zum HGB, 1. Aufl. 1997, Rn. 11 zu Art. 28 WA angenommen, weil die MP 1, 2, 4 nur Ergänzungen des WA 1929/1955 seien (zustimmend: *Müller-Rostin* in: TranspR 1999, S. 81 ff.), sodass die internationale Zuständigkeit des erstinstanzlich angerufenen LG Darmstadt sich aus dem ratifizierten WA 1955 ergebe.

III. Rechtsnatur luftfrachtrechtlicher Regelungen, Anwendungsbereich

1. Völkerrechtliche Verträge und nationales Recht

Die genannten Regelungswerke sind insgesamt ursprünglich völkerrechtliche Verträge gewesen und sahen als solche vor, dass sie nach der Zeichnung durch eine bestimmte Anzahl an Staaten bzw. nach späterem Beitritt weiterer Staaten in Kraft treten sollten. In den Verträgen haben sich die zeichnenden bzw. später beitretenden Staaten regelmäßig verpflichtet, zur Herstellung auch einer nationalen Verbindlichkeit die Ratifizierung der jeweiligen Verträge zu betreiben. Das WA 1929, das WA 1955 sowie das MÜ sind dementsprechend alle durch Deutschland gezeichnet und ratifiziert worden und stellen damit geltendes Recht dar.¹⁶ Alle Abkommen sind damit für Deutschland völkerrechtlich verbindlich. Sie stellen gleichzeitig innerstaatliches Recht, welches kollisionsrechtliche und materiellrechtliche Normen aufweist, dar. Ob die Abkommen allerdings zwingender Natur sind, ist umstritten. Auf die Gestaltungsmöglichkeiten wird im Rahmen der Erörterungen zu den jeweiligen Abkommen eingegangen.

Das MÜ gilt seit dem 28. Juni 2004; es hat das bis dahin geltende Recht des WA 1955 überwiegend abgelöst¹⁷. Für die Rechtsanwendung muss also, soweit die deutsche Rechtslage zu klären ist – zur internationalen Rechtsanwendung vergleiche unten – anders als noch für die Übergangszeit von etwa 2 Jahren nach Gültigkeit des MÜ vornehmlich geprüft werden, ob nach den Grundsätzen des Territorialprinzips das MÜ, hilfsweise

¹⁶ WA 1929 ratifiziert 1933, vgl. RGBI 1933 II S. 1039; WA 1955 ratifiziert 1958, vgl. BGBl 1958 II S. 291 f., in Kraft aber erst seit 01.08.1963, zuletzt geändert durch das ZAG, dieses ratifiziert 1963 (vgl. BGBl 1963 II S. 1159 f.), in Kraft seit 01.05.1964.

¹⁷ So kommentieren *Koller* seit der 8. Auflage 2013 seines Standardkommentars „Transportrecht“ und *Ruhwedel* seit der 3. Auflage des MÜKo-HGB 2014 das WA 1929 und das WA 1955 konsequent nicht mehr. Beide Abkommen waren indes noch in der 7. Auflage 2010 bzw. 2. Auflage 2009 kommentiert worden.

das WA 1955 oder ggfs. noch das WA 1929 anwendbar sind. Ist kein Abkommen anwendbar, so regeln sich die Rechte der Beteiligten nach allgemeinen Grundsätzen des IPR.

2. Unterscheidung nationaler und internationaler Beförderungen

Die genannten Abkommen beziehen sich, auch nachdem sie ratifiziert worden sind, nahezu ausschließlich – im Einzelnen dazu unten – auf internationale Transporte. Nationale Luftfrachtverkehre unterliegen deshalb den Regelungen der §§ 407 ff. HGB. Der nationale Gesetzgeber hat insofern im Rahmen des Transportrechtsreformgesetzes, welches zum 1. Juli 1998 ein völlig neues Transport- und Speditionsrecht geschaffen hatte, ausdrücklich in den amtlichen Begründungen darauf hingewiesen, dass – anders als nach der früheren Rechtslage – nunmehr alle Beförderungen unabhängig vom Verkehrsträger den allgemeinen Regelungen des HGB unterfallen sollen. Dies bedeutet für die Rechtsanwendung, dass zwischen nationalen und internationalen Beförderungen nach den jeweils in den Regelungswerken selbst genannten Anwendungsbereichen unterschieden werden muss.

3. Anwendung der Abkommen und des ergänzenden unvereinheitlichten Rechts

Weder das WA 1929, das WA 1955, noch das MÜ stellen Kodifikationen des zivilen Luftverkehrsrechts dar. Den Beratungsprotokollen zu allen Abkommen lässt sich klar entnehmen, dass nur die wesentlichen Teilbereiche des Luftzivilrechts, auf deren Vereinheitlichung man sich einigen konnte, einer einheitlichen Regelung auch zugeführt werden sollten, während sich die vertragsschließenden Länder durchaus bewusst waren,

dass es wegen der Lückenhaftigkeit der vereinbarten Regelungen ergänzender Rechtsanwendung außerhalb der Abkommen bedurfte.¹⁸

Die Lückenhaftigkeit der Abkommen ist durchaus gewollt. Dies bedeutet für die Rechtsanwendung, dass in den Fällen, in denen die Abkommen die vertraglichen bzw. gesetzgeberischen Intentionen in Einzelschriften nicht erkennen und aus der Gesamtregelung heraus nicht ableiten lassen, die Lücken weder im Umkehrschluss noch durch Analogien gefüllt werden dürfen. Aus deutscher Sicht wird man nach Art. 5 I Rom-I Verordnung ermitteln müssen, welches nationale Recht ergänzend auf die zu beurteilenden Sachverhalte anzuwenden ist und mit diesem Recht Lücken schließen können. Soweit sich hieraus die Anwendbarkeit deutschen Rechts ergibt, wird zunächst auf Parteivereinbarungen und Allgemeine Geschäftsbedingungen aufgrund des Grundsatzes der Privatautonomie abzustellen sein. Sollten sich die Lücken nicht schließen lassen, weil Vereinbarungen nicht greifen, gegen AGB – festes oder zwingendes Recht (z. B. § 449 HGB) verstoßen oder unwirksam sind (z. B. gemäß §§ 307 ff. BGB), so muss der Lückenschluss nach ganz überwiegender und richtiger Ansicht nach dem HGB oder BGB, also allgemeinen Vorschriften des deutschen Privatrechts, versucht werden. Zwar sind natürlich auch spezialrechtliche Vorschriften wie die CMR oder CIM/COTIF als ratifiziertes Recht zur Lückenfüllung vorhanden; diese Vorschriften orientieren sich jedoch stark an den jeweiligen Verkehrsträgern und eignen sich deshalb für eine Lückenfüllung im Luftfrachtrecht nicht.¹⁹ Ergibt indes die Prüfung nach Art. 5 I Rom-I-Verordnung oder ggfs. allgemeinem IPR, dass engere Bezüge zu anderem nationalen Recht bestehen, muss dieses mit allen Schwierigkeiten, solches Recht überhaupt herauszufinden, angewandt werden.

¹⁸ In der maßgeblichen französischen Fassung des WA 1955 heißt es deshalb beispielhaft in der Überschrift „Certaines Règles ...“; Art. 33 WA 1955 hebt den fehlenden Kontrahierungszwang und die Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der Privatautonomie überdies hervor.

¹⁹ Wie hier: *Koller* in: Transportrecht, 87. Auflage, Rn. 6 vor Art. 1 MÜ, *Ruhwedel* in MÜKo-HGB, Rn. 55 ff. Einleitung MÜ.

4. Verhältnis zum Internationalen Privatrecht

Alle internationalen Abkommen enthalten selbst Kollisionsrecht, welches als *lex specialis* zu Art. 5 I Rom-I-Verordnung zu behandeln ist. Regelmäßig findet sich die wichtigste Kollisionsnorm ganz zu Beginn der Abkommen (Art. 1 WA 1929/WA 1955/MÜ). Das Recht der Vertragsstaaten ist als Einheit zu behandeln, weil es sich um dasselbe Recht (durch Vertragsschluss oder Beitritt und folgende Ratifizierung) handelt. Es verbietet sich deshalb, zur Abgrenzung des Anwendungsbereichs der Abkommen auf die Regeln des nationalen internationalen Privatrechts zurückzugreifen.²⁰ Denn dies würde dem Zweck der Schaffung vereinheitlichten Rechts, nämlich der Eliminierung der kollisionsrechtlichen Ungewissheiten bei grenzüberschreitenden Transporten, nicht entsprechen. Demnach kann der Anwendungsbereich der Abkommen nur diesen selbst entnommen werden und ist danach abschließend zu bestimmen. Die in den Abkommen enthaltenen Kollisionsnormen sind dabei zwingend (vgl. Art. 32 WA 1929/1955 und Art. 49 MÜ). Dies bedeutet gleichzeitig, dass Art. 3 ff. Rom I-VO und andere kollisionsrechtliche Normen nur soweit zum Tragen kommen, als dass die Abkommen konkrete Regelungen nicht enthalten.

Regelungen zur internationalen Zuständigkeit finden sich in den Abkommen insgesamt nicht.²¹ Die Abkommen enthalten aber Vorschriften zur Rechtswahl (Art. 32, 33 WA 1929, Art. 32 WA 1955, Art. 49 MÜ) sowie zu den Gerichtsständen (Art. 28 WA 1929/1955, Art. 33 MÜ) und Schiedsklauseln (Art. 32 WA 1955, Art. 34 MÜ). Daraus wird man folgern dürfen, dass Gerichte von Nichtvertragsstaaten über Fragen grenzüberschreitender Transporte nach Maßgabe der Abkommen nicht entscheiden dürfen, nämlich international nicht zuständig sind. Ausländische Urteile können deshalb nach § 328 Abs. 1 Nr. 1, 4 ZPO in Deutschland ggf. nicht anerkannt werden.

²⁰ So aber OLG Düsseldorf in: VersR 1973, 177 f.

²¹ Anders z. B. Art. 31 CMR.