

2

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die
Beförderung im internationalen Luftverkehr v. 12. Oktober 1929,
RGBI 1933 II 1039 Art. 28; ZPO § 12

Art. 28 Abs. 1 WA ist auf Schadensersatzklagen gegen die
"Leute" des Luftfrachtführers nicht anzuwenden.

BGH, Urt. v. 6. Oktober 1981 - VI ZR 112/80 - OLG München
LG München II

2

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 112/80

URTEIL

Verkündet am

6. Oktober 1981

W a l z ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Herrn Gottfried S [REDACTED] ,
W [REDACTED] / Ö [REDACTED] ,

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. [REDACTED] und [REDACTED]

gegen

Landsbond der Kristlijke M [REDACTED] ,
juristische Person belgischen Rechts,
vertreten durch den Präsidenten Louis van H [REDACTED] ,
B [REDACTED] ,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Oktober 1981 durch die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Steffen, Dr. Ankermann und Dr. Deinhardt

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 18. März 1980 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen dem Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin, ein belgischer Krankenversicherer, nimmt aufgrund übergegangenen Rechts den Beklagten als Piloten eines am 16. Juni 1976 in der Bundesrepublik Deutschland bei Schliersee abgestürzten Flugzeugs eines österreichischen Unternehmens auf Schadensersatz in Anspruch, nachdem sie der bei dem Absturz verletzten, bei ihr versicherten Frau M. Leistungen gewährt hat. Frau M. hatte bei der belgischen Fluggesellschaft S■■■■ in Brüssel, der früheren Zweitbeklagten, einen Flug von Brüssel über München nach Innsbruck und zurück gebucht. Den Flug von Brüssel nach München hatte die S■■■■ selbst durchgeführt; der Weiterflug, auf dem sich der Absturz ereignet hatte, war auf Veranlassung der S■■■■ als sog. Taxiflug mit der vom Beklagten geführten Maschine erfolgt.



Die Parteien streiten vorab über die internationale Zuständigkeit des Landgerichts München II. Dieses hat durch Zwischenurteil seine Zuständigkeit bejaht und die Klage für zulässig erklärt. Die Berufung des Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit seiner (zugelassenen) Revision erstrebt dieser weiterhin die Abweisung der Klage als unzulässig.

Entscheidungsgründe

I.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß für die Ersatzklage gegen den beklagten Piloten des verunglückten Luftfahrzeugs deutsche Gerichte zuständig sind, sofern sich nichts anderes aus den Regeln des Art. 28 des Warschauer Abkommens vom 12. Oktober 1929 (WA), dem Haager Protokoll vom 28. September 1955 und dem Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 ergibt, denen im Unfallzeitpunkt Belgien (vgl. BGBI. 1953 II 258; 1965 II 907; 1969 II 1436), Österreich (vgl. BGBI. 1968 II 779; 1971 II 1195; 1966 II 543) und die Bundesrepublik Deutschland (RGBI. 1933 II 1039; BGBI. 1958 II 291; 1963 II 1159) beigetreten waren und die auf die internationale Luftbeförderung, um die es hier geht, anzuwenden sind. Nach deutschem prozessualen Kollisionsrecht ist, wenn abweichende Vorschriften fehlen, die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte mit der örtlichen Zuständigkeit eines deutschen Gerichts nach den Voraussetzungen der §§ 12 ff ZPO zu bejahen (BGHZ 44, 46, 47; 63, 219, 220 m.w.Nachw.); im Streit-

fall ist nach § 32 ZPO der Gerichtsstand der unerlaubten Handlungen beim Landgericht München II begründet. Auch die Revision bezweifelt das nicht.

Nach Art. 28 WA sind Ersatzklagen aufgrund des Abkommens nach Wahl des Klägers entweder am Wohnsitz des Luftfrachtführers oder am Sitz seiner Hauptbetriebsleitung oder seiner Geschäftsstelle, durch die der Luftbeförderungsvertrag abgeschlossen worden ist, oder am Bestimmungsort zu erheben. Art. VIII des Zusatzabkommens vom 18. September 1961 erweitert diese Regelung um Gerichtszuständigkeiten am Wohnsitz und Sitz der Hauptbetriebsleitung der "ausführenden" Luftfrachtführer, d.h. von Personen, die aufgrund einer von dem vertraglichen Luftfrachtführer erteilten Ermächtigung die Beförderung ganz oder zum Teil ausführen, ohne "nachfolgende" Luftfrachtführer i.S. von Art. 30 WA zu sein (Art. I c aaO). Eine Zuständigkeit deutscher Gerichte wird für die hier infragestehende Luftbeförderung durch diese Regelung nicht begründet. Das steht jedoch nach Auffassung des Berufungsgerichts ihrer Zuständigkeit für eine Ersatzklage gegen den Piloten nicht entgegen. Das Berufungsgericht meint: Die besonderen Gerichtsstände des Abkommens seien nur für Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer begründet, nicht auch für Klagen gegen dessen "Leute". Ihre Regelung überlasse das Abkommen nationalem Recht.

II.

Dem ist entgegen der Auffassung der Revision zuzustimmen.

1. Art. 28 Abs. 1 WA ist Teil der Bestimmungen des dritten Kapitels, das - wie die Überschrift zudem besonders hervorhebt - die Haftung des Luftfrachtführers regelt. Den "Leuten" des Luftfrachtführers schenkte diese Regelung bis zu den Änderungen durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955 nur für die Eintrittspflicht des Luftfrachtführers Beachtung (Art. 20, 25 Abs. 2 WA a.F.). Mit der Haftung seiner "Leute" befaßte sich erst das Haager Protokoll; der durch dieses in das Warschauer Abkommen eingefügte Art. 25 A hat folgenden Wortlaut:

- "(1) Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Abkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach Art. 22 für den Luftfrachtführer gelten, sofern er beweist, daß er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.
- (2) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Ersatz zu leisten ist, darf die genannten Haftungssummen nicht übersteigen.
- (3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung der Leute des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde."

Auch diese Bestimmung regelt indes nicht die Voraussetzungen, unter denen die "Leute" des Luftfrachtführers neben diesem für den von ihnen verursachten Schaden einzustehen haben. Sie setzt vielmehr das Bestehen ihrer Haftung

voraus und ermöglicht ihnen nur, diese zu beschränken. Zudem ist sie auch in diesem begrenzten Regelungsrahmen ganz auf die Haftung des Luftfrachtführers zugeschnitten: Nur wenn dieser nach Art. 22 WA nur beschränkt haftet, greift Art. 25 A WA zugunsten seiner "Leute" ein (vgl. Guldemann, Internationales Lufttransportrecht, 1965, Art. 25 A WA Rdnr. 3 u. 6; Liesecke, MDR 1968, 93, 97; Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, Bd. I, 3. Aufl., Anm. zu Art. 14 Haager Protokoll). Damit wird Befürchtungen entgegengewirkt, die zugunsten des Luftfrachtführers bestehenden Haftungsbeschränkungen könnten im wirtschaftlichen Ergebnis durch Freistellungsansprüche seiner "Leute" gegen ihn unterlaufen werden, wenn diese unbeschränkt zum Schadensausgleich herangezogen würden (dazu Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law, 1954, Nr. 133 ff, 136; Litvine, Droit aérien, 1970, 221 ff; Mankiewicz, RabelsZ 27 (1962) 456, 465; Riese ZLR 1956, 4, 34 ff).

Mit dieser Zielrichtung ordnet sich Art. 25 A WA zwanglos in die Regeln über die Haftung des Luftfrachtführers ein. Keinesfalls ist die Bestimmung, wie die Revision meint, ein Beleg dafür, daß die Abkommenspartner in die Haftung des Luftfrachtführers gemäß Art. 17 ff WA auch die Haftung seiner "Leute" einbezogen sehen wollten. Die Gründe, aus denen einer Mindermeinung eine extensive Handhabung des Abkommens befürwortet (vgl. Lemoine, Traité de Droit Aérien, 1947, Nr. 840 ff; Drion, aaO; Litvine, aaO; vgl. ferner die Nachweise aus der nord-amerikanischen Rechtsprechung bei Risch, Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts, Diss. Saarbrücken 1973 S. 48 ff), sind

auf der Haager Konferenz zwar erörtert worden, haben jedoch nur in dem beschränkten Umfang des Art. 25 A WA Berücksichtigung gefunden (vgl. Riese aaO). Auch diese Entwicklung bestätigt, daß das Warschauer Abkommen sich eines weitergehenden Einflusses auf die Ausgestaltung der Haftung von "Leuten" des Luftfrachtführers durch die nationale Gesetzgebung enthält; das entspricht auch der nahezu einhelligen Auffassung im Schrifttum (vgl. Abraham, Der Luftbeförderungsvertrag, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht Bd. 117 (1955) S. 82, 178; Riese, Luftrecht 1949, S. 440 ff; Ruhwedel, Die Rechtsstellung des Flugzeugkommandanten im zivilen Luftverkehr 1964 S. 189 ff; Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 20 Rdnr. 8 und Art. 29 Rdnr. 3; Wegerdt ZLR 1953, 139; Guldemann aaO; Schweickhardt, Schweizerisches Lufttransportrecht, 1954, S. 51; Pourcelet, Transport aérien international et responsabilité, 1964, S. 118; Diederiks-Verschoor u.a. ZLW 1972, 107, 118).

Daß das Warschauer Abkommen die Haftung für Schäden aufgrund internationaler Luftbeförderung nur für einen begrenzten Kreis von Verpflichteten geregelt hat, wird auch durch das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 unterstrichen, das die Haftungsregelung für den "vertraglichen" Luftfrachtführer auf den "ausführenden" Luftfrachtführer erstreckt hat; wie es in der Präambel dieses Abkommens heißt "in der Erwägung, daß das Warschauer Abkommen keine besonderen Bestimmungen über die Beförderung im internationalen Luftverkehr enthält, der von einer Person ausgeführt wird, die nicht Partei des Beförderungsvertrags ist". Die Haftung der "Leute" des Luftfrachtführers bezieht auch das Zusatzabkommen von Guadalajara nicht in das Warschauer Abkommen ein; es betrifft Personen, die die Luftbeförderung im eigenen Namen ausführen.

2. Nichts anderes kann für die Gerichtsstandsregeln des Art. 28 Abs. 1 WA gelten; auch diese greifen nur für Ersatzklagen gegen den Luftfrachtführer - im Anwendungsbereich des Zusatzabkommens von Guadalajara nach Maßgabe seines Art. VIII auch für Klagen gegen den "ausführenden" Luftfrachtführer - ein (ebenso die oben angegebenen Schrifttumsnachweise; vgl. ferner US District Court, District of New Jersey, Entscheidung vom 27. Juni 1957 in Sachen Pierre v. Eastern Airlines and Foxworth, US & CAVR 1957, 431, 435 [zitiert nach Ruhwedel aaO S. 192 Fn. 787; Supreme Court of British Columbia, Entscheidung vom 9. Februar 1961 in Sachen Stratton v. Trans Canada Airlines et Al., US & CAVR 1961, 246 [zitiert nach Ruhwedel aaO Fn. 797]).

Ersatzklagen auch gegen seine "Leute" diesen abkommensmäßigen Gerichtsständen zu unterstellen, verbietet sich angesichts des sachlichen Zusammenhangs dieser Bestimmung mit den Haftungsregeln der Art. 17 ff WA, die wie gesagt ausschließlich auf den Luftfrachtführer, nicht auf die Ersatzpflicht seiner "Leute" zugeschnitten sind. Zwar wird der Luftfrachtführer oft daran interessiert sein, Prozesse gegen seine "Leute" durch dieselben Interessenvertreter beobachten und betreuen zu lassen, die auch seine Interessen in dem gegen ihn selbst gerichteten Rechtsstreit wahrnehmen. Auch mag es den Interessen seiner "Leute" entgegenkommen, an einem Gerichtsstand verklagt zu werden, an dem der Luftfrachtführer seinen Sitz, seine Hauptbetriebsleitung oder seine Geschäftsstelle hat, und an dem er ihnen deshalb bei der Wahrung ihrer Belange im Prozeß seine Fürsorge leichter zuteil werden lassen kann. Diese Interessenlage rechtfertigt es jedoch nicht, die Gerichtsstandsregeln des Warschauer Abkommens auf

Ersatzansprüche zu erstrecken, die die Vertragsstaaten bewußt von der Regelung durch das Abkommen ausgenommen und der nationalen Gesetzgebung überlassen haben. Vielmehr muß sich die Anwendung des Art. 28 Abs. 1 WA allein nach dem im Abkommen eindeutig erklärten Willen der Abkommenspartner richten. Diesem kann nur entnommen werden, daß diese Ansprüche auch bezüglich ihrer prozessualen Durchsetzung nicht unter das Abkommen gestellt werden sollten. Weder das Haager Protokoll noch das Zusatzabkommen von Guadalajara haben hieran etwas geändert.

Dunz

Dr. Ankermann

Scheffen

Dr. Deinhardt

Dr. Steffen