

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über
die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom
12. Oktober 1929 - RGBI 1933 II 1039 - Art. 28 Abs. 1

Zu den den Gerichtsstand der "Geschäftsstelle" begründenden Voraussetzungen.

BGH, Urt.v. 23. März 1976 - VI ZR 150/74 - OLG Frankfurt (Main)
LG Frankfurt (Main)

22

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 150/74

URTEIL

Verkündet am

23. März 1976

B e c k e r ,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B [redacted] Bu [redacted] Airlines in S [redacted], [redacted],
Pl. N [redacted] So [redacted], Staatliche Gesellschaft,
vertreten durch ihre Generaldirektion, diese
vertreten durch die Generaldirektoren St [redacted]
und K [redacted],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

1. die Nordwestliche E [redacted]- und Sta [redacted]-Berufsgenossenschaft,
Gesetzliche Unfallversicherung, F [redacted], Hans-Bö [redacted]-
Allee [redacted], vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten
durch den Hauptgeschäftsführer Dir. Dr. L [redacted];
2. die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte,
Be [redacted] [redacted], R [redacted]straße [redacted], vertreten durch die Ge-
schäftsführung, diese vertreten durch den Präsidenten
Ho [redacted] und die Direktoren K [redacted] und Ro [redacted],

Klägerinnen und Revisionsbeklagte ,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v. [redacted] -

22

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 23. März 1976 durch
den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter
Prof. Dr. Nüßgens, Dunz, Dr. Steffen und Dr. Ankermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt
(Main) vom 28. März 1974 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Beklagten
zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 18.1.1971 verunglückte ein Verkehrsflugzeug
der beklagten bulgarischen Fluggesellschaft beim Lande-
anflug auf den Flughafen Zürich-Kloten (Schweiz), wobei
45 Personen, darunter die bei den Klägerinnen sozialver-
sicherten deutschen Passagiere S. und K. ums Leben kamen.
Ihre Flugscheine mit der Route Hamburg-München-Wien-Sofia-
Belgrad-Frankfurt/Main-Hamburg waren im Auftrag der
Deutschen L. von einem Reisebüro in Ha
ausgestellt worden. Infolge schlechten Wetters mußte
der Flug über Frankfurt/Main geführt werden. Dort
waren S. und K. in die später abgestürzte Maschine
der Beklagten umgestiegen, die sie nach Sofia bringen
sollte.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerinnen, die für die Hinterbliebenen der Verunglückten Versicherungsleistungen erbringen, begehren mit ihrer beim Landgericht Frankfurt a.M. erhobenen Klage die Feststellung, daß die Beklagte verpflichtet ist, ihnen ihre Aufwendungen im Rahmen der nach §§ 77 AVG, 1542 RVO übergegangenen Schadensersatzansprüche gemäß Art. 17, 25 des Warschauer Abkommens (WA) zu ersetzen.

Die Beklagte hat vorab die Einrede der internationalen Unzuständigkeit des angerufenen Gerichts erhoben und die Ansicht vertreten, zur Entscheidung des Rechtsstreits sei gemäß Art. 28 WA allein das Gericht in Sofia, ihrem Sitz, berufen. Landgericht und Oberlandesgericht haben diese **Einrede durch Zwischenurteil verworfen.**

Mit ihrer Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klagabweisung mangels internationaler Zuständigkeit der deutschen Gerichte weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Frage, ob Gerichte der Bundesrepublik Deutschland für die Entscheidung über die Klage zuständig sind, nach Art. 28 des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen - WA) vom 12. Oktober 1929 (RGB1 1933

II 1039) zu beantworten ist. Dieses Abkommen ist hier anzuwenden; sowohl die Bundesrepublik Deutschland wie Bulgarien, wo die Beklagte ihre Hauptniederlassung hat, sind Vertragsstaaten des Abkommens. Art. 28 WA regelt die Gerichtszuständigkeit für die Inanspruchnahme des Luftfrachtführers aus seiner Haftung nach Art. 17 ff WA; um solche Ansprüche handelt es sich hier. Die Versicherten sind bei einer internationalen Luftbeförderung verunglückt, der ein mit der Beklagten als Luftfrachtführer abgeschlossener entgeltlicher Beförderungsvertrag zugrundegelegt hat (Art. 1 Abs. 1 WA).

Nach Art. 28 Abs. 1 WA in seiner hier anzuwendenden Fassung von 1929 - sie ist durch das Haager Protokoll vom 28.9.1955 nicht geändert worden - kann solche Schadensersatzklage nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Orts, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat oder wo sich, worauf es im vorliegenden Fall ankommt, diejenige seiner Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist, oder schließlich bei dem Gericht des Bestimmungsorts erhoben werden. Spätere Erweiterungen der Gerichtsstände durch das in Guadalajara geschlossene Zusatzabkommen vom 18. September 1961 gelten für den Streitfall nicht, da jenes Abkommen von Bulgarien bis zum Unfalltag nicht ratifiziert worden war.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts liegt der Gerichtsstand sowohl der vertragschließenden Geschäftsstelle wie des Bestimmungsorts in der Bundesrepublik Deutschland. Nach seinem Verständnis ist als "Geschäftsstelle" der Beklagten jede Stelle zu verstehen, durch die mit ausdrücklicher Einwilligung des Luftfracht-

führers der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist, im vorliegenden Fall also die Deutsche I [REDACTED] AG ebenso wie das die Buchung der Flüge bei ihr vermittelnde Reisebüro. Ferner sei, so führt das Berufungsgericht aus, der Bestimmungsort der Reise in der Bundesrepublik gelegen, weil die Verunglückten im Besitz von Rückflugscheinen gewesen seien.

II.

Im Ergebnis hat das Berufungsgericht die deutsche Gerichtsbarkeit zutreffend bejaht: Sie ist durch den Gerichtsstand der "Geschäftsstelle" begründet. Als Geschäftsstelle der Beklagten, durch die die Beförderungsverträge abgeschlossen worden sind, ist die von ihr in Frankfurt eingerichtete "Station" anzusehen, selbst wenn diese, wie die Beklagte behauptet hat, lediglich interne Verwaltungsaufgaben innerhalb der Betriebsorganisation der Beklagten wahrnehmen und in den Verkauf der Flugscheine nicht unmittelbar eingeschaltet gewesen sein sollte.

1. Der Begriff der "Geschäftsstelle" wird im Warschauer Abkommen nicht näher erläutert. Die maßgebende, in französischer Sprache abgefaßte Textstelle lautet: " du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ...". Die Auffassungen über die abkommensmäßige Bedeutung der Begriffe "établissement" und "posséder" sind in Rechtsprechung und Lehre geteilt.

a) Die Cour d'Appel in Paris hat in einer Entscheidung die Ansicht vertreten, es sei eine kaufmännische Einrichtung erforderlich, die zum Vermögen des Luftfrachtführers gehöre. Diese Voraussetzung hat das Gericht für das Büro einer Fluggesellschaft verneint, das zwar - ständig - mit der Ausgabe von Flugscheinen für Rechnung des Luftfrachtführers beauftragt, aber von dessen kaufmännischer Einrichtung völlig unabhängig und nicht sein Eigentum war (Herfoy c. Artop, Urteil vom 2. März 1962 = RFDA 1962, 177 ff unter Bestätigung eines Urteils des Tribunal de Grande Instance de la Seine vom 27. Oktober 1961 - RFDA 1961, 384 ff). Ähnlich hat das Obergericht des Kantons Zürich entschieden (Urteil vom 15. Januar 1958 = ZLR 1958, 426, 428 ff = RFDA 1959, 90 ff) - allerdings in einem Fall, in dem das Warschauer Abkommen mangels internationaler Beförderung nicht unmittelbar anzuwenden war; das Gericht bestätigte die Auffassung der Vorinstanz (ZLR 1957, 344, 346 = RFDA 1958, 190 ff), daß unter "Geschäftsstelle" nicht eine mit der Ausstellung des Luftfrachtbriefs befaßte "Verkaufsstelle" ("guichet"), sondern der Ort zu verstehen sei, den ein Handels- oder Industrieunternehmen als Mittelpunkt seiner Geschäfte begründe und der mit dem Begriff des "Wohnsitzes" im Rechtssinne verknüpft sei. Demgemäß hat es den Gerichtsstand nicht als bei der Niederlassung einer anderen Fluggesellschaft begründet angesehen, die den in Anspruch genommenen Luftfrachtführer in dem von ihr ausgestellten Luftfrachtbrief als Beförderer aufgenommen hatte. Ebenso ist in einer Entscheidung der Londoner Queens'Bench Division die Vermittlung der Beförderung durch eine andere Luftverkehrsgesellschaft für die Zuständigkeit nach Art. 28 WA

nicht als ausreichend angesehen worden (Rotterdam-
sche Bank N.V. v. BOAC, Urteile vom 6., 9., 18. Februar 1953;
vgl. Mc. Kenrey, Judicial Jurisdiction under the Warsaw
Convention S. 212 ff).

Ein Teil des Schrifttums ist dieser engen Wort-
auslegung gefolgt. Nach Pourcelet muß es sich um eine
wirkliche kaufmännische Niederlassung unter der Kontrolle
und Leitung des Luftfrachtführers handeln (Transport
aérien international et responsabilité, 1964, S. 212,
213; vgl. Litvine, Précis élémentaire de droit aérien
S. 157 Note 231; ohne besondere Ausführungen heben auf
den Wortlaut ab: Chauveau, Droit aérien, 1951 S. 195
N. 373; Juglart, Traité élémentaire de droit aérien,
1952, 342 N. 289; Abraham, Der Luftbeförderungsvertrag,
1955, S. 68 ff). Schweickhardt (Schweizerisches Luft-
transportrecht, 1954 S. 96) meint, zwar genüge der Ab-
schluß des Vertrages durch irgendeine Flugscheinver-
kaufs- oder Frachtannahmestelle des Luftfrachtführers,
nicht jedoch eine für ihn tätige selbständige Agentur.
Shawcross und Beaumont (On air law, 3. Aufl. 1. Bd.
S. 437; dazu aber auch Bd. 2, Noter-Up (zu Bd. 1
Note 5) sehen in der verlangten Mitwirkung der Ge-
schäftsstelle am Abschluß des Vertrages ein Anzei-
chen dafür, daß der Luftfrachtführer selbst an jenem
Ort seine Geschäfte wahrnimmt und sie nicht von einer
anderen Stelle wahrnehmen läßt.

b) Demgegenüber sind aus der amerikanischen
Rechtsprechung Entscheidungen veröffentlicht, die
Art. 28 Abs. 1 WA weniger nach dem Wortlaut als nach
seinem Sinn und der jeweils betroffenen Interessenlage
auslegen.

So hat der Supreme Court des Staates New York die Gerichtszuständigkeit am Ort einer Luftverkehrsgesellschaft bejaht, die den Beförderungsvertrag als Generalagentur des Luftfrachtführers abgeschlossen hatte, auf der Grundlage einer durch den Vertrag stillschweigend erklärten Einwilligung des Luftfrachtführers in die Prozeßführung durch die Agentur (Berner v. United Airlines vom 18. Dezember 1956 - US & Canada Aviation Reports 1957, 477 = RFDA 1958, 195). In einer späteren Entscheidung nahm dasselbe Gericht seine Zuständigkeit deshalb an, weil der Luftfrachtführer, der in New York nur Werbung betreiben ließ und zwei Bankkonten führte, dort zu einer anderen Luftverkehrsgesellschaft in einem sehr engen Generalagenturverhältnis stand, aufgrund dessen diese Gesellschaft nicht nur Flugscheine für ihn verkaufte, sondern auch eine weitreichende Unterstützung in der Führung seines Geschäftsbetriebes gewährte (Fisher v. Ethiopian Airlines vom 8. August 1966; mitgeteilt im Bulletin der Schweizerischen Vereinigung für Luft- und Raumrecht 1967, S. 16). Der Court of Appeals des Staates New York vertrat in seiner Entscheidung vom 3. Dezember 1964 die Ansicht, angesichts des modernen Verfahrens bei der Buchung müsse es für die Zuständigkeit ausreichen, daß der Luftfrachtführer im Staat New York ein eigenes Flugscheinbüro unterhalte, auch wenn der Beförderungsvertrag dort durch das Büro einer anderen Luftverkehrsgesellschaft abgeschlossen worden sei; bei solcher Sachlage dürfe nicht der Zufall, bei welchem Büro der Passagier seinen Flugschein erworben habe, über die internationale Gerichtsbarkeit entscheiden (Eck v.

United Airlines vom 3. Dezember 1964 - US & Canadia Aviation Reports 1965, 485 ff).

Ebenso wird im Schrifttum weitgehend die Meinung vertreten, "Geschäftsstelle" im Sinne des Art. 28 Abs. 1 WA könne auch eine vom Luftfrachtführer unabhängige, selbständige Agentur sein, die den Beförderungsvertrag als "Vertreter" für dessen Rechnung abschließe (Goedhuis, National Air Legislations and the Warsaw Convention, 1937 S. 287; Guldemann aaO Art. 28 Rdnr. 6; Romang, Zuständigkeit und Vollstreckbarkeit im internationalen und schweizerischen Luftprivatrecht, 1958 S. 63, 64; Eger, Der Gerichtsstand im internationalen Eisenbahnverkehr und internationalen Luftverkehr, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1960, 279, 283; Liesecke MDR 1968, 1 ff, 98; Wussow WI 1974, 27, 92; offengelassen von Mc. Kenrey aaO S. 214). In diesem Sinne hatte sich auch im Jahre 1928 der Entwurf des Berichterstatters de Vos zu Art. 28 Abs. 1 WA ausgesprochen ("... devant le tribunal du siège de l'exploitation ou de l'agence par le soin de laquelle le contrat a été conclu ..."). Nach den Angaben von Romang (aaO S. 51, 63; vgl. auch Goedhuis aaO S. 287) soll die spätere Fassung nur deshalb gewählt worden sein, um neben Agenturen auch die Zweigniederlassung des Luftfrachtführers in die Zuständigkeitsregelung einzubeziehen.

Nun dürfen allerdings derartige Vorstellungen und Erwägungen, die aus den Beratungen über das Abkommen überliefert worden sind und die zu unterschiedlichen Entwürfen, schließlich zu der hier zugrundezulegenden

Fassung des Art. 28 Abs. 1 WA geführt haben, für die Auslegung der Zuständigkeitsregelung nicht ausschlaggebend sein, zumal sich solche Motive in den Niederschriften nicht vollständig wiederzuspiegeln pflegen. Der Senat ist sich auch bewußt, daß sich die Rechtsanwendung - entsprechend dem Sinn des Abkommens, international gleichförmiges Recht der Vertragsstaaten zu schaffen - um eine möglichst einheitliche Auslegung der Bestimmungen bemühen muß. Daher wird hier dem Wortlaut des Vertrages und dem Verständnis der Begriffe im französischen Sprachenkreis, durch dessen Ausdrucksmittel der Wille der vertragsschließenden Staaten verbindlich niedergelegt worden ist, eine besondere Bedeutung eingeräumt werden müssen. Es mögen deshalb Bedenken gegen die Auffassung bestehen, jede fremde Luftverkehrsgesellschaft, vor allem jedes Reisebüro allein schon deshalb, weil sie die Verträge für den Luftfrachtführer abgeschlossen oder für seine Rechnung vermittelt haben, ohne Rücksicht auf die organisatorische Ausgestaltung ihrer Zusammenarbeit mit ihm als den Gerichtsstand nach Art. 28 Abs. 1 WA begründende "Geschäftsstellen" des Luftfrachtführers anzusehen. Es kann zweifelhaft sein, ob allein mit dem Hinweis auf die Zunahme solcher Beförderungsabschlüsse im Luftverkehr diese Bedenken sich überwinden lassen; immerhin war die Vermittlung von Flugreisen durch Reisebüros und Reiseagenturen bei Abschluß der Konvention bekannt und üblich.

2. Doch braucht der Senat dazu nicht abschließend Stellung zu nehmen, da im Streitfall auch vom Standpunkt einer engen Auffassung der Bestimmung der Niederlassung,

die die Beklagte in Frankfurt unterhält, die Eigenschaft einer "Geschäftsstelle" im Sinne des Abkommens zugesprochen werden muß.

a) Da das Berufungsurteil Feststellungen hierzu ausdrücklich vorbehält, kann für das Revisionsverfahren nur von dem ausgegangen werden, was die Beklagte über ihre "Station" vorgetragen hat, daß nämlich jene Stelle lediglich interne Verwaltungsaufgaben wahrnimmt und nicht unmittelbar am Verkauf der Flugscheine mitwirkt. Andererseits hat sich die Beklagte nicht darauf beschränkt, sich die Kunden in der Bundesrepublik durch Reisebüros oder Agenturen vermitteln zu lassen und diese Buchungen von ihrer kaufmännischen Organisation am Sitz ihrer Hauptbetriebsleitung zu betreuen. Sie hat vielmehr mit der Deutschen L[REDACTED] AG den Verkauf der Flugscheine im sog. "free sales-Verfahren" vereinbart. Danach erhielt die Deutsche L[REDACTED] das Recht, 80 % aller Plätze in den Maschinen der Beklagten zu verkaufen, ohne bei den Buchungen mit ihr Rücksprache nehmen zu müssen. Die "Station" führte jedoch eine "Strichliste", aufgrund der ihr zugehenden Informationen der L[REDACTED] über die Ausgabe der Flugscheine, um den Zeitpunkt festzustellen, zu der das "free-sales" Kontingent überschritten war. Sie hat demnach zwar die Buchung der Flugreisen - jedenfalls in dem hier eingehaltenen Rahmen des sog. "free-sales-Verfahrens"- der Deutschen L[REDACTED] AG überlassen; dies jedoch auf der Basis einer Zusammenarbeit mit der von ihr unterhaltenen "Station". Nach der unternehmerischen Gesamtkonzeption der Beklagten bildeten deshalb "Station" und Deutsche L[REDACTED] insoweit eine einheitliche Verkaufsorganisation, deren Tätigkeitsbereiche funktionell

aufeinander abgestimmt waren. In der gebotenen Gesamtbetrachtung erscheint diese in der Bundesrepublik von der Beklagten in Zusammenarbeit mit der Deutschen Luft-hansa errichtete Verkaufsorganisation als "Geschäfts-stelle" (établissement) der Beklagten, "durch die" die Beförderungsverträge mit den Verunglückten abgeschlossen worden sind (vgl. Art. 28 Abs. 1 WA).

b) Bei dieser Fallgestaltung kann der Umstand, daß nicht auch die Verkaufsorganisation der Deutschen L[REDACTED], in der der Verkauf der Flugplätze vornehmlich abgewickelt wurde, von der Beklagten unternehmerisch beherrscht war, kein Grund zur Verneinung der Zuständigkeit nach Art. 28 Abs. 1 WA sein. Auch sonst steht dem Luftfrachtführer die rechtliche Ausgestaltung seiner "Geschäftsstelle" frei; grundsätzlich ist er nicht daran gehindert, jene als juristische Person mit rechtlicher Selbständigkeit gegenüber der Muttergesellschaft einzurichten. Auch in solchem Fall kann die Gerichtszuständigkeit nicht schon an der rechtlichen Unabhängigkeit der "Geschäftsstelle" scheitern. Es kann dahingestellt bleiben, ob entsprechendes zu gelten hätte, wenn der Luftfrachtführer sein geschäftliches Unternehmen für ein begrenztes Gebiet - sowohl den Aufgaben wie auch der Organisation nach - nicht einem "eigenen", wenn auch rechtlich selbständigen Betrieb, sondern einem fremden Unternehmen ganz überträgt. Jedenfalls wenn er für jenes Gebiet selbst eine Organisation unterhält, zu deren funktionaler Ergänzung er sich der Organisation eines Geschäftspartners bedient, muß er sich als Inhaber einer "Geschäftsstelle" nach Art. 28 Abs. 1 WA behandeln lassen.

Freilich mögen die Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens, als sie den Gerichtsstand nicht an den Ort des Vertragsschlusses schlechthin anknüpften, sondern unter der Einschränkung seiner Besorgung durch eine Geschäftsstelle des Luftfrachtführers bezweckt haben, den Luftfrachtführer insoweit mit der Führung eines Rechtsstreits nur an einem Ort zu belasten, an dem ihn wegen schon vorhandener unternehmerischer Organisation und des hierin sich konkretisierenden Gewichts seiner geschäftlichen Interessen solche Last weniger schwer trifft als an anderen Orten des Anwendungsgebietes des Abkommens. In diese Richtung könnte nicht nur die Nebeneinanderstellung von "Hauptbetriebsleitung" ("siège de l'exploitation") und "Geschäftsstelle" ("établissement") in Art. 28 Abs. 1 WA deuten, sondern auch der Umstand, daß von dem Unfallort als einer im Entwurf noch vorgesehenen weiteren Anknüpfung für den Gerichtsstand abgegangen worden ist, um den Luftfrachtführer nicht einer Klage in einem Land auszusetzen, das außerhalb des Abkommens steht oder vor allem in Bezug auf die Gerichtsverfassung als "Entwicklungsland" anzusehen ist (vgl. dazu Goedhuis aaO S. 287; Litvine aaO S. 157 Note 231). Denn es ist nicht zu verkennen, daß in Art. 28 WA bei aller Rücksicht auf die Interessen des Geschädigten, dessen Rechtsverfolgung gegen die in einem für ihn oft entfernten Land befindliche Hauptniederlassung des Luftfrachtführers durch die Möglichkeit einer Wahl unter mehreren Gerichtsständen erleichtert werden sollte (vgl. Guldemann aaO Art. 28 Rdnr. 12; Liesecke aaO S. 93 ff; Romang aaO S. 61), besonderes Gewicht auch den schutzwerten Belangen des durch das

Abkommen u.a. auch begünstigten Luftfrachtführers eingeräumt worden ist. Für eine solche Ausrichtung der Auslegung an den unternehmerischen Interessen und der betrieblichen Organisation des Luftfrachtführers mag schließlich der von der Revision ins Felde geführte Gesichtspunkt Anlaß geben, daß ungeachtet der zunehmenden Verlagerung des Buchungs- und Verkaufsverfahrens auf Dritte und trotz der strengen Wortinterpretation des Art. 28 Abs. 1 WA durch die Rechtsprechung jedenfalls im europäischen Raum jene Regelung nicht Gegenstand späterer Revisionen des Abkommens geworden ist.

Auch unter diesem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit ist die von der Beklagten in der Bundesrepublik auf der Basis einer Zusammenarbeit mit der Deutschen L [REDACTED] und unter Einschaltung ihrer "Station" errichtete Verkaufsorganisation als ihre "Geschäftsstelle" i.S.von Art. 28 Abs. 1 WA anzusehen. Die gebotene Gesamtbeurteilung ergibt hier eine so starke organisatorische Verfestigung der geschäftlichen Interessen der Beklagten in der Bundesrepublik, daß ihr auch bei voller Würdigung ihrer durch Art. 28 WA geschützten Interessen die Führung eines jene Geschäfte betreffenden Rechtsstreits in der Bundesrepublik zuzumuten ist. Der Sinn der Regelung erlegt ihr auf, jene von ihr unterhaltene Organisation, sofern dies nicht schon geschehen ist, um Vorkehrungen zur Führung eines Rechtsstreits an Ort und Stelle zu erweitern. Eine andere Handhabung des Art. 28 Abs. 1 WA würde dem Luftfrachtführer ermöglichen, durch organisatorische Manipulationen das Recht des Geschädigten auf den Gerichtsstand der "Geschäftsstelle" leerlaufen zu lassen, so daß dieser auf die Wahl zwischen dem Ort der Hauptbetriebsleitung und dem Bestimmungsort beschränkt wäre, ohne daß der Luftfrachtführer

selbst auf die Vorteile, die seine
Repräsentanz an Ort und Stelle durch eine solche
Niederlassung für ihn bedeutet, verzichten müßte.
Auch eine um gleichförmige, harmonische Anwendung
des Abkommens besorgte Auslegung darf nicht dazu
führen, daß durch allzu restriktive Rechtsanwendung
der Schutz des Abkommens verkürzt oder gar in be-
stimmter Beziehung ganz beseitigt wird. Der Bundes-
gerichtshof überschreitet daher nicht seine Aufgaben,
maßt sich insbesondere nicht eine Revision des Ab-
kommens an, wenn er, wie er es in diesem Urteil tut,
den Möglichkeiten, das Abkommen zu umgehen, durch
eine Auslegung nach dem Sinn der Konvention vor-
beugt.

3. Da im Streitfall die Flugscheine von der
Deutschen L[REDACTED] AG im Rahmen des "free sales-
Verfahrens" ausgestellt worden sind, ist sonach
die deutsche Gerichtsbarkeit schon aus diesem Grun-
de gegeben. Auf die weitere Frage, ob die von der
Beklagten ausgeführte Beförderung der Verunglückten
Teil einheitlicher Hin- und Rückflüge gewesen ist,
so daß sich die Zuständigkeit auch aus dem Gerichts-

stand des Bestimmungsorts ergeben kann (vgl. Senatsurteil vom heutigen Tag in der Sache VI ZR 92/75, zur Veröffentlichung bestimmt), brauchte der Senat deshalb nicht einzugehen.

Dr. Weber

Nüßgens

Dunz

Dr. Steffen

Dr. Ankermann