

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

LuftVG § 44; Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung
von Regeln über die Beförderung im internationalen
Luftverkehr Art. 22 Abs. 3

Hat ein Fluggast während eines internationalen Fluges
Gegenstände seines Handgepäcks dem Flugpersonal auf
dessen Anordnung zur Aufbewahrung übergeben, so haftet
der Luftfrachtführer für deren Verlust nach § 44 Abs. 1
Satz 2 LuftVG unter Beschränkung auf die Haftungshöchst-
summen des Art. 22 Abs. 3 WA.

BGH, Urt.v.28.November 1978 - VI ZR 257/77 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 257/77

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
28. November 1978
Heinzelmann
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Kaufmanns Erhard B [REDACTED]
Karl-H [REDACTED]-Straße [REDACTED], D [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

das L [REDACTED]-Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG,
gesetzlich vertreten durch die L [REDACTED]-Lufttransportunter-
nehmen GmbH, diese gesetzlich vertreten durch ihren
Geschäftsführer, Flughafenhalle [REDACTED], Dü [REDACTED]-Lo [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. November 1978 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für R e c h t erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 4. August 1977 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen dem Kläger zur Last.

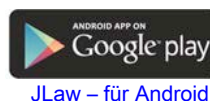
Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 26. Juli 1975 begab sich der Kläger in Düsseldorf an Bord eines Flugzeuges der Beklagten, um nach Alicante in Spanien zu fliegen. Nach dem Start entschloß sich der Pilot wegen eines Schadens an der Hydraulik des Fahrgestells zu einer Notlandung. Während das Flugzeug 2 1/2 bis 3 Stunden lang kreiste, sammelte das Flugpersonal entsprechend den zur Vorbereitung einer Notlandung geltenden Bestimmungen der Beklagten die von den Fluggästen mitgeführten Gegenstände ein, legte sie in die an jedem Sitz befindlichen Spucktüten und bewahrte diese verschlossen im Toilettenraum auf. In die Tüte des Klägers kam so seine Armbanduhr im



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



Werte von 4.500 DM. Außerdem nahm man ihm später aus seiner Jacke seine Sonnenbrille im Werte von 185.- DM ab. Nach erfolgreicher Notlandung händigte das Flugpersonal im Warteraum des Flugplatzes die eingesammelten Gegenstände an die Fahrgäste aus. Der Kläger bekam seine Sachen nicht zurück. Sie sind abhanden gekommen.

Der Versicherer der Beklagten zahlte dem Kläger auf seinen Schaden 1.070 DM. Weitere Zahlungen verweigert die Beklagte unter Hinweis auf die Haftungsbeschränkung des Art. 22 Abs. 3 des Warschauer Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechtes vom 12. Oktober 1929.

Der Kläger verlangt von der Beklagten Ersatz seines restlichen Schadens in Höhe von 3.615 DM. Er behauptet, das Flugpersonal sei mit den eingesammelten Gegenständen bei der Aufbewahrung und später bei der Wiederaushändigung grob fahrlässig umgegangen.

Die Beklagte meint, ihr Personal habe allenfalls leicht fahrlässig gehandelt.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben; das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Mit der (zugelassenen) Revision erstrebt der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht leitet die grundsätzliche Haftung der Beklagten aus einer entsprechenden Anwendung des § 44 Abs. 1 Satz 2 LuftVG her, wonach ein Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen hat, der an Bord des Flugzeuges an den Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt. Mindestens ergebe sich die Ersatzpflicht, so führt es aus, aus einer Sorgfaltspflichtverletzung bei der Verwahrung der Sachen. Indes sei die Haftung der Beklagten auf 5.000 französische Franken beschränkt, nach den zu damaliger Zeit geltenden deutschen Rechtsvorschriften umzurechnen auf 21,40 DM pro 100 Franken, also auf 1.070 DM; dies ergebe sich aus § 22 Abs. 3 des Warschauer Abkommens. Zwar enthalte diese Bestimmung Haftungsbeschränkungen nur für Gegenstände, die der Fluggast in seiner Obhut behalten habe. Nach dem Haftungssystem des Abkommens wie dem des deutschen Luftverkehrsgesetzes solle jedoch für Frachtgut, Reisegepäck und mitgeführte Sachen nur unter besonderen Voraussetzungen unbeschränkt gehaftet werden, im übrigen sollten stets Haftungshöchstgrenzen gelten. Die Lücke für Schäden an Sachen, die ein Fluggast mit sich führe, aber nicht in seiner Obhut behalte, sei durch eine entsprechende Anwendung des Art. 22 Abs. 3 des Abkommens zu schließen. Voller Schadensersatz sei gemäß Art. 25 nur zu gewähren, wenn der Fluggast beweise, daß der Schaden auf einem bewußt grob fahrlässigen Verhalten beruhe. Ein solches lasse der Klagevortrag nicht erkennen.

II.

Das hält im Ergebnis den Revisionsangriffen stand.

1. Der Kläger macht Ersatzansprüche geltend wegen eines Schadens an Sachen, die er als Fluggast der Beklagten an sich getragen (Armbanduhr) oder mit sich geführt (Sonnenbrille) hat. Dafür hat die Beklagte als Luftfrachtführerin dem Grunde nach gemäß § 44 Abs. 1 Satz 2 LuftVG zu haften. Zwar handelt es sich um einen internationalen Flug, für den nach § 51 LuftVG das Warschauer Abkommen (WA) mit den Änderungen des Haager Protokolls vom 28. September 1955 gilt. Indessen enthält das Abkommen keine Bestimmungen über den Ersatz für den Verlust von Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder (etwa als Kabinengepäck) mit sich führt. Für Sachen, die der Reisende "in seiner Obhut" behält, ist lediglich in Art. 22 Abs. 3 WA eine Haftungshöchstgrenze bestimmt. Daher gelten hier die Vorschriften des Deutschen Luftverkehrsgesetzes; gemäß § 51 LuftVG werden sie durch das Warschauer Abkommen nur insoweit verdrängt, wie sie mit dessen Regeln im Widerspruch stehen (vgl. Senatsurteil vom 24. Juni 1969 in BGHZ 52, 213).

Die Haftungsvoraussetzungen des § 44 Abs. 1 Satz 2 LuftVG sind nicht deswegen entfallen, weil der Kläger während des Fluges die in seinem Gewahrsam befindlichen Sachen, Uhr und Sonnenbrille, auf Anordnung des Flugpersonals der Beklagten diesem zur Aufbewahrung übergeben hat. Die Abgabe der im Rechtssinne zum Handgepäck gehörenden Gegenstände nahm diesen nicht den Charakter von Sachen, die die Fluggäste an sich trugen

oder mit sich führten; sie wurden damit nicht etwa zum gesondert zu befördernden Reisegepäck, so daß insoweit von jenem Zeitpunkt ab die Beklagte aufgrund des Art. 18 WA für "aufgegebenes Reisegepäck" verantwortlich geworden wäre (so auch Wessels ZLR 1958, 213 für den Fall der freiwilligen Übernahme eines Gegenstandes zur Aufbewahrung durch die Stewardess). Der Wille des Klägers, der nur den Anordnungen des Flugpersonals nachkam, richtete sich sicherlich nicht auf eine solche Änderung des Beförderungsvertrages; dasselbe gilt für die andere Seite (vgl. Riese, Luftrecht S.434). Zwar mußte er nun den Besitz an den Gegenständen aufgeben; es entstand ein Verwahrungsverhältnis. Dies wird allerdings schwerlich, wie das Berufungsgericht hilfsweise erwägt, als bürgerlich-rechtlicher Verwahrungsvertrag mit entsprechenden Rechten und Pflichten anzusehen sein. Ohnehin stellt § 48 Abs. 1 S. 1 LuftVG klar, daß als Haftungsgrundlage nur § 44 Abs. 1 S. 2 LuftVG in Betracht kommt; die Haftung beim Lufttransport ist im Luftverkehrsgesetz abschließend geregelt. Bei sinnvoller Auslegung des § 44 Abs. 1 S. 2 LuftVG hat der Kläger aber, obwohl er die Obhut an seiner Uhr und seiner Brille selbst aufgegeben hat, einen Schaden eben an den Sachen erlitten, die er im Sinne dieser Haftungsnorm an sich trug und mit sich führte. Sie sind während der Luftbeförderung verloren gegangen, weil sich ein besonderes Risiko des Lufttransports verwirklicht hat. Gerade dafür soll der Lufttransportführer nach § 44 LuftVG haften, und das muß auch gelten, wenn Gegenstände des sog. Handgepäcks vom Flugpersonal aus Gründen, die in der Sphäre des Luftfrachtführers liegen, dem Fluggast abgenommen werden. Einer nur

entsprechenden Anwendung der Vorschrift oder gar eines Rückgriffs auf andere Haftungsgrundlagen bedarf es danach nicht.

2. Für den hier vorliegenden Fall, daß einer der vertragschließenden Staaten in seinen nationalen Gesetzen dem Luftfrachtführer eine Haftung auch für Gegenstände auferlegt hat, die der Reisende "in seiner Obhut behält", enthält Art. 22 Abs. 3 WA eine Haftungsbeschränkung auf den Höchstbetrag von 5.000 französischen Franken (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3.Aufl., Bd. I Art. 4 WA Anm. 3 und Art. 22 WA Anm. 5; Guldemann, Internationales Lufttransportrecht, Art. 22 WA Anm. 26; Senatsurteil vom 24. Juni 1969 aaO).

a) Die Armbanduhr und die Sonnenbrille des Klägers waren Gegenstände, die er bei Antritt der Flugreise "in seiner Obhut" hatte, d.h. sie waren nicht "Reisegepäck". Art. 22 Abs. 3 WA bezieht sich seinem Sinn und Zweck nach aber auch auf Haftungsfälle, in denen der Fluggast auf Anordnung des Flugpersonals die Obhut über die mitgeführten Gegenstände aufgibt und dadurch letztlich einen Schaden erleidet. Auch diese Gegenstände sind auf dem Lufttransport verlorengegangen. Das Warschauer Abkommen will die Haftung für Verlust und Beschädigung von mittransportierten Sachen, sei es daß sie als Reisegepäck aufgegeben sind, sei es daß sie sonst mitgeführt werden, der Höhe nach begrenzen. Es ist nicht ersichtlich, daß eine Ausnahme für die hier vorliegende Fallgestaltung gemacht werden müßte. Vielmehr sprechen Wortlaut und Sinn der Vorschrift für ihre Anwendung. Daß die deutschen Gerichte unter Beachtung des Verein-

heitlichungszweckes des internationalen Abkommens mit dem Ziel möglichst gleichmäßiger Anwendung in allen Vertragsstaaten zur Auslegung der Bestimmungen des Warschauer Abkommens befugt sind, steht außer Frage (vgl. Senatsurteil vom 23. März 1976 - VI ZR 150/74 - VersR 1976, 784; BGH Urt.v.19. März 1976 - I ZR 75/74 - VersR 1976, 778). In Wahrheit besteht demnach, wie oben schon zu § 44 Abs. 1 Satz 2 LuftVG ausgeführt, keine Lücke im Vertragssystem des Warschauer Abkommens, die ausgefüllt werden müßte.

b) Zutreffend hat das Berufungsgericht nach § 2 des Gesetzes zur Durchführung des Warschauer Abkommens vom 15. Dezember 1933 (RGBl I S.1079) in der Fassung des Gesetzes vom 16. Juli 1957 (BGBl I S.710) in Verbindung mit der 4. Verordnung über den Umrechnungssatz für französische Franken bei der Anwendung des Warschauer Abkommens vom 4. Dezember 1973 (BGBl I S.1815) bei der Umrechnung der Haftungshöchstsumme von 5.000 Franken je 100 Franken mit 21,40 DM bewertet und den danach ersatzfähigen Schaden des Klägers auf 1.070 DM errechnet, die er von der Beklagten bereits erhalten hat. Diese Umrechnung der Frankenbeträge in andere Landeswährungen durch den nationalen Gesetzgeber der Vertragsstaaten ist nach Art. 22 Abs. 5 Satz 2 WA zulässig und ersetzt dann die Umwandlung in die Landeswährung nach dem Goldwert dieser Währung im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung (Guldimann aaO Art. 22 WA Anm. 35 und 36; Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 22 Anm. 1).

c) Der Höhe nach unbeschränkten Ersatz, wie dies der Kläger verlangt, könnte er, sofern hierfür wieder das deutsche nationale Recht anzuwenden wäre, nach § 48

Abs. 1 S. 2 LuftVG nur erhalten, wenn er nachweisen könnte, daß der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Durchführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist; bei Anwendung des Art. 25 WA müßte er sogar nachweisen, daß entsprechende Handlungen oder Unterlassungen des Luftfrachtführers oder seiner Leute entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurden, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, so daß bewußt grob fahrlässiges Verhalten bewiesen werden müßte. Für die Heranziehung des § 48 Abs. 1 S. 2 LuftVG könnte sprechen, daß für den Haftungsgrund, wie oben ausgeführt, § 44 Abs. 1 S. 2 LuftVG gilt, mithin deutsches nationales Recht; näher mag es allerdings liegen, die Voraussetzungen, unter denen die in Art. 22 des Warschauer Abkommens geregelte Haftungshöchstgrenze entfällt, auch den Vorschriften dieses Abkommens zu entnehmen. Der Senat braucht diese Frage indessen nicht abschließend zu entscheiden. Auch unter Zugrundelegung des nach deutschem nationalen Recht weiteren Haftungsrahmens stehen dem Kläger keine über die Haftungshöchstbeträge des Art. 22 Abs. 3 WA hinausgehenden Ansprüche zu.

Den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Wenn es den vom Kläger vorgetragenen Sachverhalt, soweit es ihn seiner Entscheidung zugrundegelegt hat, dahin würdigt, das Flugpersonal der Beklagten habe die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht in ungewöhnlich großem Maße verletzt und habe nicht das außer acht gelassen, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten können, also

bereits (einfache) grobe Fahrlässigkeit nach deutschem Recht verneint, hält es sich im Rahmen des ihm bei dieser Würdigung zustehenden tatrichterlichen Ermessens. Das gilt auch, soweit die Revision eine besonders ins Gewicht fallende Nachlässigkeit des Flugpersonals darin sieht, daß, wie das Berufungsgericht unterstellt, die Tüte des Klägers nicht mit seinem Namen beschriftet worden ist. Zu Recht zieht insofern das Berufungsgericht zu Gunsten des Flugpersonals die ungewöhnliche und nervlich belastende Situation vor der bevorstehenden Notlandung in Betracht, die im Streitfall mindestens den subjektiven Vorwurf besonderer Leichtfertigkeit entfallen läßt.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann