

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über
die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom
12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II 1039)

Art. 1 Abs. 1, 3 Abs. 2, 24, 25, 29

- a) Die Beförderung eines Rechtsanwalts im Privatflugzeug seines Mandanten zu dem Ort, an dem der Anwalt für seinen Auftraggeber tätig werden soll, kann, auch wenn sie ohne Bezahlung erfolgt, eine entgeltliche Luftbeförderung sein.
- b) Der Ausschluß des Art. 24 WA erfaßt jede andere Haftungsnorm, aus der der Luftfrachtführer in Anspruch genommen werden könnte, mag sie die Haftung auch nicht an seine Stellung als Beförderer, sondern an andere Eigenschaften, etwa an die des Flugzeugführers anknüpfen.
- c) Art. 29 WA gehört nicht zu den Bestimmungen, welche die Haftung des Luftfrachtführers im Sinne von Art. 3 Abs. 2 S. 2, Art. 25 Abs. 1 WA, ausschließt oder beschränkt.

BGH, Urt. v. 2. April 1974 - VI ZR 23/73 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 23/73

URTEIL

Verkündet am

2. April 1974

K r i e g l ,
Amtsinspektor

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Witwe Irmgard K [REDACTED] , geb. W [REDACTED] ,
D [REDACTED] , C [REDACTED] straÙe [REDACTED] ,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Kaufmann Alfons M [REDACTED] , genannt
M [REDACTED] , M [REDACTED] , Boulevard O [REDACTED] ,
B [REDACTED] ,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr.Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. April 1974 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dr. Beyer, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 18. Dezember 1972 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 14. März 1964 kam der Ehemann der Klägerin, Rechtsanwalt K., auf einem Flug von Lüttich (Belgien) nach Linz (Österreich) beim Absturz des dem Beklagten gehörenden und von ihm selbst gesteuerten Flugzeugs ums Leben. Der Unfall ereignete sich in der Eifel auf dem Flug zu einer Besprechung in Linz, bei der Rechtsanwalt K. den Beklagten anwaltlich beraten sollte.

Mit der am 27. Februar 1967 bei Gericht eingegangenen und demnächst zugestellten Klage hat die Klägerin vom Beklagten Ersatz für entgangenen Unterhalt verlangt. Sie hat vorgetragen, der Absturz des Flugzeugs sei von dem Beklagten grob fahrlässig dadurch verschul-



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



det worden, daß er, obschon er nur einen Luftfahrerschein für Sichtflüge besessen habe, bei Blindflugwetter geflogen und dabei in eine unkontrollierte Fluglage geraten sei.

Die Klägerin hat unter Abzug von dem Beklagten gezahlter 44.107,93 DM sowie einer Rente der Berufsgenossenschaft dessen Verurteilung zur Zahlung einer Kapitalabfindung von 100.000 DM nebst Zinsen verlangt.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist der Beklagte nur im Rahmen des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen - WA) vom 12. Oktober 1929 (RöBl 1933 II 1039) verantwortlich. Ersatzansprüche nach diesem Abkommen hält das Gericht jedoch gemäß Art. 29 WA für erloschen. Nach dieser Bestimmung kann die Klage wegen Schadensersatzansprüchen, wie sie hier geltend gemacht werden, nur binnen einer zweijährigen Ausschlußfrist erhoben werden, die in Fällen wie dem vorliegenden mit dem Abbruch der Beförderung, hier also dem 14. März 1964, zu laufen beginnt. Diese Frist war bei Eingang der Klageschrift am 27. Februar 1967 verstrichen.

Gegen die Anwendung von Art. 29 WA wendet sich die Revision. Sie hat jedoch im Ergebnis keinen Erfolg.

I.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß sich die Haftung des Beklagten nach den Bestimmungen des Warschauer Abkommens richtet. Ohne Rechtsfehler hat es angenommen, daß Rechtsanwalt K. bei einer internationalen Luftbeförderung verunglückt ist und daß dieser ein mit dem Beklagten als Luftfrachtführer abgeschlossener entgeltlicher Beförderungsvertrag zugrundegelegt hat (Art. 1 Abs. 1 WA).

1. Die Regeln des Warschauer Abkommens über die Haftung des Luftfrachtführers gelten nur, wenn ein Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist. Daß sich der Beklagte vertraglich verpflichtet hatte, den Ehemann der Klägerin von Lüttich nach Linz zu fliegen, konnte das Berufungsgericht, ohne damit Auslegungsgrundsätze zu verletzen, den Erklärungen und dem Verhalten der Beteiligten vor Antritt des Fluges entnehmen.

a) Nach seinen Feststellungen war der Verunglückte auf Veranlassung eines Beauftragten des Beklagten, Rechtsanwalt D., für diesen Flug eigens von Düsseldorf zu dem Beklagten nach Lüttich geflogen. Auch der Zusammenhang des Fluges mit den übernommenen anwaltlichen Aufgaben und das hierdurch insgesamt als

geschäftlich gekennzeichnete Verhältnis der Beteiligten zeigen eindeutig, daß dem Ehemann der Klägerin durch die "Mitnahme" im Flugzeug des Beklagten nicht nur eine Gefälligkeit erwiesen werden sollte. Nichts anderes ergibt sich aus dem von der Revision als Übergangen gerügten, von der Klägerin bestrittenen Vortrag des Beklagten, Rechtsanwalt D. habe den Verunglückten nach Lüttich mitgebracht, ohne von ihm, dem Beklagten, dazu beauftragt gewesen zu sein. Er habe sich - entgegen seiner ursprünglichen Absicht - zur Mitnahme des Verunglückten nur deshalb entschlossen, weil dieser "nun einmal da gewesen" sei. Derartige Beweggründe müssen aber, selbst wenn sie von gesellschaftlichen Rücksichten mitgetragen sind, einer solchen geschäftlichen Beförderung nicht die rechtliche Verbindlichkeit nehmen.

b) Auch die Revision will den Flug nicht in den Bereich rechtlicher Unverbindlichkeit verweisen. Sie erblickt jedoch die rechtsgeschäftliche Grundlage für solche Bindungswirkungen allein in dem Anwaltsvertrag. Indes schließt dieser das Bestehen eines besonderen Vertrages zwischen den Beteiligten über die Beförderung in dem Flugzeug nicht aus. Allerdings wird überwiegend abgelehnt, den Geltungsbereich des Warschauer Abkommens auf Angestellte des Luftfrachtführers zu erstrecken, die in dienstlicher Eigenschaft sein Flugzeug benutzen, auch wenn sie nicht zum Bordpersonal gehören. Begründet wird dies im wesentlichen damit, daß der Angestellte im Regelfall unter Inanspruchnahme seiner Pflichten aus dem Anstellungsverhältnis auf die Dienstreise beordert werde; daher sei die Annahme eines daneben bestehenden besonderen Beförderungsvertrages gekünstelt, zudem er-

scheine es nicht gerechtfertigt, Unfälle auf dieser Reise anders zu behandeln als bei sonstiger Ausübung der Berufstätigkeit erlittene Unfälle (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., 1960, Bd. I Art. 1 Anm. 8 m.w.Nachw.; Guldemann, Internationales Lufttransportrecht, 1965, Art. 1 Rdnr. 9; Schweikhardt, Schweizerisches Lufttransportrecht, 1954, S. 14; und ZLR 1954, 7 ff). Ob dem beizutreten ist, braucht im vorliegenden Fall nicht entschieden zu werden. Die Beziehungen des Beklagten zu dem Ehemann der Klägerin aufgrund des Anwaltsvertrages unterschieden sich maßgebend von denen eines Luftfrachtführers zu seinen "Leuten", weil es an einer personalen Unterordnung fehlte; diese ist der Übernahme einer Geschäftsbesorgung durch einen freiberuflich tätigen Rechtsanwalt fremd. Der Verunglückte unterstand in der Wahl des Beförderungsmittels für seine Reise nach Linz keiner Direktionsbefugnis des Beklagten; dieser mußte sich dessen Einverständnisses versichern, wenn er ihn in seinem Flugzeug mitnehmen wollte. Die Klägerin hat nichts dafür geltend gemacht, daß der gemeinsame Flug Vorbesprechungen für die in Linz zu führenden Verhandlungen hat dienen sollen. Daß der Beklagte aufgrund des Anwaltsvertrages für die Aufwendungen der "Dienstreise" des Verunglückten aufzukommen hatte, besagt für die Beziehungen der Beteiligten in Bezug auf die Benutzung des Flugzeugs nichts Entscheidendes. Es fehlt hier deshalb an Umständen, die für die erwähnte Auffassung maßgebend sind. Daß der Flug den Belangen diene, die Gegenstand des Anwaltsvertrages gewesen sind, steht der Annahme eines Beförderungsvertrages zwischen den Beteiligten ebenfalls nicht entgegen.

Eine andere Auffassung würde das Ziel des Warschauer Abkommens verkürzen, gegen Entgelt durchgeführte Privatflüge dem gewerblichen Flugverkehr gleich zu behandeln, und damit die haftungs-, vor allem die beweisrechtliche Stellung des Reisenden zu verbessern. Im Rahmen dieser Beförderung standen sich die Beteiligten als Luftfrachtführer und Reisender nicht anders gegenüber, als wenn der Verunglückte den Flug in einem Linienflugzeug angetreten haben würde.

Ebensowenig steht dem Abschluß eines Beförderungsvertrages entgegen, daß der Beklagte über die Beförderung keinen Flugschein ausgestellt hatte. Art. 3 Abs. 2 WA bestimmt ausdrücklich, daß das Fehlen eines Flugscheins auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages ohne Einfluß ist. Ob diesem Umstand insofern Bedeutung zukommt, als es um die Anwendung des Art. 29 WA geht, wird unten zu erörtern sein.

2. Das Warschauer Abkommen gilt nur für entgeltliche Luftbeförderungen (Art. 1 Abs. 1). Unentgeltliche Beförderungen unterliegen ihm nur, wenn sie von einem Luftfahrt-Unternehmen ausgeführt werden, was hier ausscheidet. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob der Beklagte Rechtsanwalt K. gegen Entgelt befördert hat, bejaht. Im Ergebnis sind seine Ausführungen nicht zu beanstanden.

a) Sollte allerdings das Berufungsgericht, wofür einzelne Stellen der Urteilsbegründung sprechen können, die Auffassung vertreten, daß nur ein Ge-

fälligkeitsverhältnis den entgeltlichen Charakter der Beförderung ausschließe, so könnte ihm in dieser Allgemeinheit nicht gefolgt werden. Zwar wollte das Warschauer Abkommen, wie der erkennende Senat bereits in BGHZ 52, 194, 206 f ausgeführt hat, insbesondere solche Beförderungen seinem Geltungsbereich nicht unterwerfen, die aus menschlichen Gründen, vor allem aus Gefälligkeit durchgeführt werden. Die Bedeutung des Begriffs der Beförderung gegen "Entgelt" ("rémunération") liegt jedoch, wie in jenem Urteil des Senats im einzelnen dargelegt ist, keineswegs nur in der Abgrenzung gegenüber Gefälligkeitsverhältnissen. Dazu hätte es kaum der Entgeltlichkeit als weiterer Voraussetzung außer dem Erfordernis eines auf Beförderung gerichteten Vertrages bedurft. Vielmehr dient das Merkmal der Entgeltlichkeit dazu, nur solche Privatflüge in den Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens einzubeziehen, für die nach der Interessenlage eine abkommensmäßige Behandlung entsprechend den Bedingungen des gewerblichen Luftverkehrs, die zu vereinheitlichten Ziel des Abkommens war, sachgerecht erscheint. Im Vordergrund steht deshalb weniger das Interesse des Reisenden an einem kostenlosen Flug, als das wirtschaftliche (kommerzielle) Interesse des Luftfrachtführers an der Beförderung, das seine strenge und unabdingbare (BGHZ 52, 206), wenn auch grundsätzlich auf Höchstsummen begrenzte Haftung nach Art. 17 ff WA zumutbar erscheinen läßt. Das mit der Beförderung vom Luftfrachtführer verfolgte vermögenswerte Interesse braucht nicht nur auf Geld gerichtet zu sein, sondern kann auch in Dienst- und Arbeitsleistungen bestehen (vgl. Riese, Luftrecht, 1949 S. 410; Abraham, Der Luftbeförderungs-

vertrag, 1955 S. 22). Wohl muß dieses Interesse des Luftfrachtführers für die Übernahme der Beförderung so wesentlich sein, daß insoweit kein sachgerechter und durchgreifender Unterschied zu einem gewerblichen Luftfrachtunternehmen besteht (vgl. u.a. Litvine, *Droit aérien*, 1970 Nr. 80 S. 181; ebenso in: *Précis élémentaire de droit aérien*, 1953 Nr. 176 S. 132). Allgemeine Regeln darüber, wann eine Beförderung als entgeltlich oder als unentgeltlich ("gratuit") anzusehen ist, lassen sich nicht aufstellen. Entscheidend sind die konkreten Umstände des einzelnen Falles, insbesondere die bei der Übernahme der Beförderung erklärten Absichten der Parteien (BGHZ 52, 206 ff; vgl. Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 1 Anm. 10; Abraham aaO S. 21 f; Drion, *Limitation of Liabilities in International Air Law*, 1954 Nr. 56; Goedhuis, *National Airlegislations and the Warsaw Convention*, 1937 S. 126, 129 f; Litvine, *Droit aérien* Nr. 80; Pourcelet, *Transport aérien international et responsabilité*, 1964 S. 11 ff; Riese aaO S. 410; ArchLR 1933, S. 301; Shawcross/Beaumont, *On air law*, 3. Aufl., 1966 Bd. I, S. 409 u. Fußn. 6; siehe auch Schwenk ZLR 1963, 153 ff).

Bedenken bestehen auch dagegen, mit dem Berufungsgericht den Entgeltlichkeitscharakter der Beförderung schon deshalb zu bejahen, weil der Verunglückte Rechtsberatung und Teilnahme an den Verhandlungen in Linz selbstverständlich nur gegen Bezahlung schuldete. Das Berufungsgericht setzt sich nicht mit der Frage auseinander, ob etwa diese von ihm zu erbringenden Leistungen als Entgelt i.S. von Art. 1 Abs. 1 WA angesehen werden können. Freilich muß die vermögenswerte

Leistung, die der Luftfrachtführer mit der Übernahme der Beförderung zu erzielen beabsichtigt, entgegen der Auffassung der Revision nicht gerade für die Beförderung geschuldet sein. Das kann zwar nicht aus einem Vergleich mit § 49 Abs. 1 LuftVG entnommen werden, der für die Haftung nach den §§ 44 ff LuftVG außer der Beförderung gegen Entgelt ihren Zusammenhang mit Beruf oder Gewerbe des Luftfrachtführers genügen läßt (vgl. dazu Senatsurteil vom 14. November 1967 - VI ZR 216/65 = VersR 68, 94, 95 = LM LuftVG Nr. 5). Denn für die Auslegung des hier maßgebenden Warschauer Abkommens, eines völkerrechtlichen Vertrages, kann auf das nationale Recht nicht zurückgegriffen werden (BGHZ 52, 194, 205). Doch fordert der Zweck des Abkommens, es auch auf solche private Flüge anzuwenden, die zwar nicht im Mittelpunkt eines auf Gewinn gerichteten geschäftlichen Unternehmens stehen, aber zur Verwirklichung eines solchen Vorhabens eingesetzt werden. Das muß jedenfalls dann gelten, wenn sie damit an der gewinnbringenden Absicht des Unternehmens unmittelbar teilhaben (BGHZ aaO S. 207).

b) Ein derartiger wirtschaftlicher Zusammenhang ergibt sich vorliegend aus dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt. Die Mitnahme des Verunglückten in dem Flugzeug des Beklagten geschah (von diesem aus) auf rein geschäftlicher Basis und stand ganz im Dienst der ihn in Linz erwartenden Aufgaben. Diese wirtschaftliche Zuordnung des Flugs zu den von ihm zu erbringenden Leistungen macht auch der Umstand deutlich, daß ihm der Beklagte im Rahmen

der demnächstigen Honorierung dieser Leistungen die Reisekosten zu erstatten hatte. Daß er nichts bei Antritt der Reise zahlen sollte, ergab sich schon daraus, daß er anderenfalls dem Beklagten dieses Entgelt demnächst wieder in Rechnung gestellt hätte. Seine Beförderung im Flugzeug des Beklagten lag allein oder doch überwiegend in dessen wirtschaftlichem Interesse, mag auch die Erwägung, daß er hierdurch die Erstattung von Kosten einer Bahnreise ersparte, für die Mitnahme von untergeordneter Bedeutung gewesen sein. Daher wäre es unter dem Gesichtspunkt der Entgeltlichkeit nicht gerechtfertigt, den Beklagten von den Haftungsbestimmungen der Art. 17 ff WA auszunehmen, die dem Verunglückten bzw. seinen Hinterbliebenen bei Inanspruchnahme eines anderen Luftfrachtführers zugute gekommen wären. Es liegt auf der Hand, daß die Klägerin, hätte das Berufungsgericht ihre Klage nicht in Anwendung von Art. 29 WA abgewiesen, vor allem, und dies mit vollem Recht, auf diesen Gesichtspunkt hingewiesen haben würde. Daß der Beklagte den Flug auch unternommen haben würde, wenn der Verunglückte nicht mitgeflogen wäre, sondern ein anderes Verkehrsmittel benutzt haben würde, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung.

Nach allem kommt es auf die zusätzlichen Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht aus dem Interesse an einer einheitlichen, Beweisschwierigkeiten für den Ehemann der Klägerin vermeidenden Regelung auf den Willen der Beteiligten geschlossen hat, eine Haftung nach dem Warschauer Abkommen zu vereinbaren, nicht an. Die unabdingbare abkommensmäßige

Behandlung ihrer Beziehungen ergibt sich bereits aus dem Charakter der von Art. 1 Abs. 1 WA erfaßten Beförderung.

II.

Ist somit auf die Haftung des Beklagten das Warschauer Abkommen anzuwenden, so muß sich die Klägerin den Ablauf der Ausschlußfrist nach Art. 29 WA auch dann entgegenhalten lassen, wenn sie diese Ansprüche ohne das Abkommen auf andere Haftungsgrundlagen stützen könnte. Denn nach Art. 24 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 WA kann ein Schadensersatzanspruch gegen den Luftfrachtführer wegen der Tötung eines Reisenden nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen des Abkommens geltend gemacht werden, "auf welchem Rechtsgrund (der Anspruch) auch beruht". Es scheiden deshalb alle anderen Grundlagen für eine Haftung des Beklagten aus (vgl. BGHZ 52, 194, 213).

1. Demgegenüber meint die Revision, Art. 24 WA regele nur die Haftung des Beklagten als Luftfrachtführer aus dem Beförderungsvertrag und lasse seine Haftung als Flugzeugführer unberührt. Dem kann nicht gefolgt werden.

Der Ausschluß des Art. 24 WA erfaßt jede andere Haftungsnorm, aus der der Luftfrachtführer wegen des bezeichneten Schadens in Anspruch genommen werden könnte, mag sie die Haftung auch nicht an seine Stellung als Beförderer, sondern an andere Eigenschaf-

ten, etwa an die als Halter des Flugzeugs oder an die des Flugzeugführers anknüpfen. Allein bei diesem Verständnis ist der Zweck der Bestimmung gesichert, die dem Haftungssystem der Art. 17, 18, 19 WA mit seinen Vorzügen, aber auch den Nachteilen für den Geschädigten Vorrang vor den nationalen Rechten geben soll (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 24 Anm.1; Riese RabelsZ 1930, 248 f; Drion aaO Nr. 119; Goedhuis aaO S. 267 f; Litvine, Droit aérien Nr. 94, S. 216 ff). Dieser Zweck kann nicht dadurch vereitelt werden, daß der Verletzte erklärt, er nehme den Luftfrachtführer nicht als seinen Vertragspartner in Anspruch, sondern in seiner (zufällig ebenfalls gegebenen) Eigenschaft als Führer oder Halter bzw. Eigentümer des Luftfahrzeugs (so mit Recht Riese, Luftrecht, S. 440).

2. Diese ausschließliche Behandlung der Ersatzansprüche nach dem Warschauer Abkommen wird auch nicht dadurch berührt, daß der Beklagte keinen Flugschein nach Art. 3 WA ausgestellt hat.

a) Die Sanktionen, die Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA gegenüber dem Luftfrachtführer für diesen Fall vorsieht, bedeuten nicht, daß dieser bei Fehlen eines Flugscheins etwa nach den Vorschriften des nationalen Rechts haftet. Sie lassen die Anwendung des Warschauer Abkommens als solche unberührt (vgl. Drion aaO Nr. 224; Goedhuis aaO S. 156 f).

b) Vor allem wird, was hier prozeßentscheidend ist, auch die Anwendung von Art. 29 WA auf den vorliegenden Fall durch das Fehlen des Flugscheins nicht

ausgeschlossen, dies übrigens selbst dann nicht, wenn entgegen den Ausführungen im Berufungsurteil angenommen werden müßte, daß der Beklagte den Schaden fahrlässig, sogar durch eine dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit herbeigeführt haben sollte (Art. 25 WA).

Zwar versagt (in beiden Fällen) das Warschauer Abkommen dem Luftfrachtführer die Berufung auf diejenigen Bestimmungen des Abkommens, die seine Haftung "ausschließen" oder "beschränken" (Art. 3 Abs. 2 Satz 2; vgl. auch Art. 25 Abs. 1 WA). Doch ist die in BGHZ 27, 101, 106, einem zu Art. 25 WA ergangenen Urteil, noch offengelassene Frage, ob diese Sanktionen nur die Bestimmungen, welche die Haftung materiell ausschließen (so ggfls. bei Art. 20, u.U. auch bei Art. 21 WA) bzw. beschränken (so bei Art. 22 WA), oder auch die formelere Regelung in Art. 29 WA betreffen, zu verneinen. Das ist auch der überwiegende Standpunkt des Schrifttums (Drion aaO Nr. 69 Fußn. 5; 224 Fußn. 4; Riese, Luftrecht, S. 467 ff; jetzt auch Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 25 Rdnr. 11; Shawcross/Beaumont aaO S. 430 f u. Fußn. 17 mit Rechtsprechungsnachweisen sowie S. 438 u. Fußn. 13 m.w.Nachw. zur Anwendung des Art. 29 WA).

Die Neufassung des Art. 3 Abs. 2, Art. 25 Abs. 1 WA durch das Haager Protokoll vom 28. September 1955 (BGBl 1958 II 291) stellt allerdings diese Frage klar. Sie versagt dem Luftfrachtführer in diesen Fällen ausdrücklich nur die Berufung auf die Haftungsbeschränkung des Art. 22 WA. Indes ist diese Fassung im vorliegenden Rechtsstreit nicht anzuwenden, weil Österreich dem Ab-

kommen bis zum Unfalltag nicht beigetreten war (BGBl. f.d.Rep.Österreich 1971, 984, 999). Denn die Änderungen des Haager Protokolls gelten nach seinem Art. XVIII nur dann, wenn außer dem Abgangs- auch der Bestimmungsort des Fluges auf dem Gebiet von Vertragsstaaten des Protokolls liegt (vgl. dazu Meyer ZLR 1956, 101 ff; Liesecke MDR 1968, 1; Mankiewicz ZLR 1956, 253 ff; Schwenk NJW 1963, 2205, 2206; BB 1968, 192). Inso- weit muß außer Betracht bleiben, daß die Beteiligten deutsche Staatsangehörige und die Bundesrepublik eben- so wie Belgien damals bereits Vertragsstaat des Haager Protokolls waren. Doch erstreckten sich schon in der ursprünglichen Fassung des Warschauer Abkommens die - insoweit zumindest unschärfer gefaßten, wenn nicht auch in der Substanz weitergehenden -Sanktionen (vgl. Guldemann aaO Art. 3 Rdnr. 22; Riese ZLR 1956, 16) nicht auf die Ausschlußfrist des Art. 29 WA. Soweit Art. 3 Abs. 2 S. 2 WA von Bestimmungen sprach, welche die Haftung ausschlossen, so war damit nicht der "Ausschluß" nach Art. 29 WA gemeint, sondern der Ausschluß, der nach Art. 20 dann galt, wenn sich der Luftfrachtführer entlastet hatte, oder nach Art. 21, wenn das eigene Verschulden des Geschädigten so schwer wog, daß die Haftung des Luftfrachtführers entfiel. Diese Auffassung lag bereits bei den Vor- arbeiten zu dem Abkommen von 1929 zugrunde (vgl. die bei Drion aaO Nr. 69 Fußn. 5 abgedruckten Zitate aus den Erklärungen des Berichterstatters de Vos in der 2. Sitzung der CITEJA zu Art. 3, 4 und 9). Daß Art. 29 für alle auf das Abkommen gestützten Schadensersatzan- sprüche gilt, hat übrigens auch in der Stellung der Bestimmung im Zusammenhang mit Art. 28, der die

Gerichtsstände für diese Ansprüche einheitlich regelt, Ausdruck gefunden. Das entspricht zudem den in der Sache gerechtfertigten Bestrebungen, die ohnehin sehr strengen Sanktionen in ihrem materiellen Gehalt abzugrenzen (vgl. BGHZ 52, 194, 210 f).

III.

Das Berufungsgericht hat somit zu Recht die Klage bereits wegen Versäumung der Ausschlußfrist des Art. 29 WA abgewiesen. Auf die Hilfsbegründung des angefochtenen Urteils braucht deshalb nicht eingegangen zu werden.

Die Revision der Klägerin muß daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Dr. Weber

Dr. Beyer

Scheffen

Dr. Steffen

Richter Dr. Kullmann
ist beurlaubt.
Dr. Weber