

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

(zu 2.) der Gründe)

LuftVG §§ 44 Abs. 1 Satz 2, 46; Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II 1039)

Für Schäden am Handgepäck haftet der Luftfrachtführer auch bei internationalen Flügen nur nach § 44 Abs. 1 Satz 2 LuftVG und nicht nach Art. 18 des Warschauer Abkommens. Daher verliert er das Recht, sich auf die Haftungshöchstsummen (§ 46 Abs. 3 LuftVG, Art. 22 Abs. 3 Warschauer Abkommen) zu berufen, nicht schon dadurch, daß er keinen Flugschein ausgestellt hat; Art. 3 Abs. 2 Satz 2 des Warschauer Abkommens ist nicht anwendbar.

BGH, Urt. v. 24. Juni 1969 - VI ZR 71/67 - OLG) Düsseldorf
LG)

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 71/67

URTEIL

Verkündet am

24. Juni 1969
Justiz-
hauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma M - L a n d t e c h n i k ,
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in D
Gerreshcim, vertreten durch ihre Geschäftsführer L
und Li , D - G , I B ,

Beklagten, Berufungsbeklagten und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte
und -

gegen

den Müllermeister und Mühlenbesitzer H R
K bei K (Holstein),

Kläger, Berufungskläger und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Mai 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. Weber, Prof.Dr. Nüßgens, Sonnabend und Dunz für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 15. Dezember 1966 aufgehoben.

1. Hinsichtlich des Anspruchs auf Rückzahlung von Flugkosten wird die Berufung des Klägers gegen das Urteil der 7. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf vom 25. Juni 1964 zurückgewiesen.
2. Im übrigen wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte vertrieb die von der Firma A.O. S International S.A. in M (USA) hergestellten Harvestore-Anlagen, die der Rationalisierung der Tierfütterung dienen, als deren Generalvertreter für Europa. Um für den Kauf der Anlage zu werben, hatte sie bereits im Sommer 1960 eine Studienreise in die USA zur Besichtigung dieser Anlagen auf amerikanischen Farmen organisiert,



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



zu der sie vor allem Landwirte und landwirtschaftliche Berater eingeladen und für die sie bei einer amerikanischen Luftfahrtgesellschaft ein Flugzeug zum Hin- und Rückflug gechartert hatte. Im September 1961 veranstaltete sie eine zweite gleichartige Studienreise, zu der sie 74 Teilnehmer gewonnen hatte. Für diesen Flug hatte sie bei der amerikanischen Fluggesellschaft P M in B (Californien) eine Maschine gechartert. Den von ihr zu zahlenden Gesamt-Flugpreis legte sie auf die Teilnehmer um, so daß jeder von ihnen ihr, zusammen mit den übrigen Reisekosten, 1.900 DM zu zahlen hatte. An der Reise ließ sie auch Dr. L , den Leiter ihrer Verkaufsförderungsabteilung, und einen weiteren Angestellten teilnehmen.

Am 9. September 1961 flogen die 76 Teilnehmer von Düsseldorf mit einer Maschine der Charter-Fluggesellschaft "P Airlines" (H /Californien), der die Fluggesellschaft P M wegen Ausfalls der von ihr vorgesehenen Maschine den Charter-Vertrag übertragen hatte, nach den USA ab; die Maschine war von Cpt. F über Shannon (Irland) nach Düsseldorf-Lohausen gebracht worden. Nach einer Zwischenlandung in Shannon übernahm Cpt. T das Flugzeug und startete am 10. September 1961 gegen 3.00 Uhr früh zum Weiterflug über den Atlantik. Wenige Minuten später stürzte das Flugzeug ab; alle Insassen kamen ums Leben.

Einer der Reiset Teilnehmer war der Landwirt C R . Der Kläger ist sein Bruder und, da der Verunglückte unverheiratet war, sein Erbe. Er verlangt mit der vorliegenden Klage von der Beklagten Ersatz des seinem Bruder entstandenen Gepäckschadens und Erstattung des Flugpreises.

Nach dem Unglück schloß sich ein großer Teil der Hinterbliebenen zu einer "Interessengemeinschaft Flugzeugunglück Shannon" zusammen, darunter auch der Kläger. Ihr Bevollmächtigter, Rechtsanwalt Dr. W in Hamburg, wandte sich zunächst an den Haftpflichtversicherer der P Airlines, mit dem schließlich Ende August 1963 ein Vergleich zustande kam, nach welchem allerdings der Kläger nur die Haftungshöchstsumme des Warschauer Abkommens (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts, am 12. Oktober 1929 in Warschau abgeschlossen - RGBI 1933 II 1039) erhielt. Insgesamt überwies der Versicherer an Rechtsanwalt Dr. W knapp 1,5 Millionen DM, wogegen dieser auf weitere Ansprüche gegen die P Airlines verzichtete.

Der Kläger gibt sich mit den 1.350 DM, die aus dieser Gesamtzahlung auf ihn entfallen sind, nicht zufrieden. Nach seiner Ansicht haftet ihm auch die Beklagte als der vertragliche Luftfrachtführer (Art. 17 ff des Warschauer Abkommens /WA7). Auf die Haftungshöchstsummen des Art. 22 WA könne sie sich nicht berufen, weil den Reiset Teilnehmern keine Flugscheine ausgestellt worden seien (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA). Außerdem, so behauptet der Kläger, lägen die Voraussetzungen des Art. 25 WA vor. Schon die Beklagte selbst habe, als sie ohne jede vorherige Erkundung die P Airlines für den Flug ausgewählt habe, grob fahrlässig gehandelt. Derselbe Vorwurf müsse auch den Leuten dieser Fluggesellschaft gemacht werden, insbesondere dem Piloten Cpt. T. Dies ergebe sich vor allem aus dem amtlichen Flugunfallbericht der Irischen Regierung, den der Kläger überreicht hat.

Der Kläger hat behauptet, sein Bruder habe 3.300 DM in barem Gelde bei sich gehabt, seine Kleidung sei noch 306,67 DM wert gewesen. Da er auf diesen Gesamtbetrag von 3.636,67 DM erst 1.350 DM erhalten habe, müsse ihm die Beklagte noch 2.286,67 DM zahlen.

Außerdem verlangt der Kläger Rückerstattung der restlichen Reisekosten, nämlich Zahlung von 1.100 DM. Die Beklagte hatte den Charter-Preis, der je Teilnehmer fast 1.100 DM betrug, bereits an die Fluggesellschaft bezahlt; den nicht verbrauchten Rest von 800 DM hat sie den Hinterbliebenen alsbald nach dem Unglück zurückerstattet.

Der Kläger hat daher beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 3.386,67 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat bestritten, Luftfrachtführer gewesen zu sein. Ihre Aufgabe sei nur gewesen, im Auftrage der Teilnehmer zu deren Gunsten einen Beförderungsvertrag mit der Fluggesellschaft zu vermitteln. Bei deren Auswahl falle ihr kein Verschulden zur Last. Allenfalls könnten die Hinterbliebenen die Höchstbeträge des Art. 22 WA beanspruchen, die aber durch die Zahlung des Haftpflichtversicherers der P Airlines bereits gedeckt seien. Die Voraussetzungen des Art. 25 WA seien nicht zu beweisen. Ebenso wenig greife die Sanktion des Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA ein; denn es seien Flugscheine ausgestellt gewesen. Einmal erfüllten schon die Unterlagen, die sie den Teilnehmern vor der Reise zugesandt habe, die Anforderungen, die Art. 3 WA an einen Flugschein stelle. Außerdem habe Cpt. Ferguson Flugscheine der P Airlines mitgebracht und sie, als er in Düsseldorf gelandet sei,

Dr. L übergeben, der sie als der Reiseleiter der Gruppe auch für sie angenommen habe.

Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, die Beklagte sei nur verpflichtet gewesen, den Flug mit einer Charter-Maschine zu vermitteln. Zwar habe sie es verabsäumt, über die P: Airlines Erkundigungen einzuziehen, doch lasse sich nicht feststellen, daß eine eingeholte Auskunft ihr hätte Anlaß geben müssen, den Flug mit einer Maschine dieser Gesellschaft abzusagen.

Das Oberlandesgericht hat den Anspruch des Klägers auf vollen Ersatz des Gepäckschadens und den Anspruch auf Zahlung von 1.100 DM (Erstattung der Flugkosten) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision bittet die Beklagte um Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht legt den von der Beklagten mit den Reiset Teilnehmern geschlossenen Vertrag an Hand der Schreiben der Beklagten vom Juli/August 1961 (Anl. 3 zur Klageschrift) dahin aus, daß sie sich selbst verpflichtet habe, die Teilnehmer im Luftwege nach den USA und zurück zu befördern. Da sie als Luftfrachtführerin im Sinne des Warschauer Abkommens anzusehen sei, es sich auch um eine entgeltliche Beförderung gehandelt habe (Art. 1 WA), hafte sie nach

Art. 18 WA. Auf die Höchstsummen des Art. 22 WA könne sie sich nicht berufen. Ob der Kläger die unbegrenzte Haftung der Beklagten aus Art. 25 WA herleiten könnte, läßt das Berufungsgericht offen, weil sie sich schon daraus ergebe, daß die Beklagte gegen Art. 3 WA verstoßen habe. Sie selbst habe keine Flugscheine ausgestellt; ihre Schreiben an die Teilnehmer könnten nicht als Flugscheine angesehen werden. Ob die P: Airlines Flugscheine ausgestellt und durch Cpt. F vor dem Abflug in Düsseldorf Dr. L habe übergeben lassen, könne auf sich beruhen, weil es auch dann an der Aushändigung dieser Flugscheine an die einzelnen Reiseteilnehmer gefehlt habe.

Den Anspruch des Klägers auf volle Rückzahlung des Flugpreises stützt das Berufungsgericht auf die §§ 325, 323, 818 BGB. Es hat ihn zunächst allerdings nur dem Grunde nach zuerkannt. Es hält es nämlich für möglich, daß sich bei der endgültigen Errechnung der Schadenshöhe herausstelle, daß die Zahlung des Versicherers der P: Airlines auch auf diesen Anspruch anzurechnen sei.

2. Das Berufungsurteil unterliegt insoweit, als es die unbeschränkte Haftung der Beklagten feststellt (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA), durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Der Anspruch auf Erstattung des Flugpreises ist nach § 638 BGB verjährt.

1. Der Anspruch auf Erstattung des Flugpreises

I. Das Berufungsgericht leitet den Anspruch des Klägers auf Erstattung des restlichen Flugpreises aus § 325 Abs. 1 Satz 3 in Verbindung mit §§ 323 Abs. 3, 812, 818 Abs. 2 BGB her. Die Revision wendet sich gegen den Ausgangspunkt des Berufungsgerichts, daß die Beklagte den Unfall zu vertreten habe (§§ 325, 282, 278 BGB), und vor allem dagegen, daß das Berufungsgericht die Beklagte für bereichert halte, obschon sie die Zahlungen der Reisetilnehmer an die P. Airlines weitergegeben habe und von dieser nicht zurückbekommen könne (§ 818 Abs. 3 BGB).

Ob diese Rüge der Revision Erfolg haben könnte, kann offenbleiben. Sie macht nämlich mit Recht geltend, daß sich die Beklagte auf Verjährung (§ 638 BGB) berufen hat.

1. Das Warschauer Abkommen regelt nur einzelne, besonders wichtige Fragen des Luftbeförderungsvertrages; im übrigen kommt das nationale Recht zur Anwendung (Schleicher/Reymann/Abraham Anm. 13 vor Art. 1 WA, S. 254). Nach dem hier anzuwendenden deutschen Recht war der von den Reisetilnehmern mit der Beklagten geschlossene Vertrag, so wie jeder Transportvertrag, ein Werkvertrag (§ 631 BGB). Beim Werkvertrag richten sich die Ansprüche, die der Besteller wegen mangelhafter Leistung des Unternehmers hat, grundsätzlich nicht nach den §§ 323 ff, sondern nach den Sondervorschriften der §§ 633 ff BGB. Hiernach kann der Besteller Rückzahlung des von ihm im voraus gezahlten Werklohns verlangen, indem er sich für die Wandlung des Vertrages entschließt (§ 634 Abs. 4 mit § 467 BGB). Dieser Anspruch ist kein

Bereicherungsanspruch, vielmehr gelten für ihn die strengereren Vorschriften der §§ 346 ff BGB. Andererseits muß der Besteller seinen Anspruch binnen sechs Monaten (§§ 638, 646 BGB) geltend machen (Denecke in RGR-Komm. BGB 11. Aufl. § 638 Anm. 2 a.E.). Nur dann, wenn er Ersatz für Schäden verlangt, die ihm nicht durch den Mangel des Werkes, sondern als weitere Folge entstanden sind, kann die Frage auftauchen, ob die regelmäßige 30-jährige Frist gilt, nicht aber, wenn er Rückzahlung des Werklohnes begehrt (BGHZ 46, 238).

Auch im vorliegenden Fall hat sich die Beklagte mit Recht auf Verjährung berufen. Der Anspruch auf Rückerstattung des Flugpreises findet seine Grundlage in § 634 Abs. 1 und Abs. 2 BGB und unterliegt deshalb der kurzen Verjährung des § 638 BGB (so RG JW 1908, 196 /Für einen Eisenbahnunfall7; vgl. Staudinger/Riedel, BGB 11. Aufl. § 638 Rdnr. 4 sowie Ratz RGR-Komm. HGB 2. Aufl., Anm. 14, 22 und Schlegelberger/Geßler HGB 3. Aufl., Anm. 9, beide zu § 460). Dementsprechend ist auch in § 24 Abs. 7 EVO bestimmt, daß der Reisende seinen Anspruch auf Fahrpreiserstattung binnen sechs Monaten bei der Eisenbahn geltend machen muß. Dies muß er auch im Falle des § 23 Abs. 2 b) EVO, der bei Ausfall eines Zuges infolge eines Unglücks gilt (vgl. Schlegelberger/Geßler aaO Anm. 9 und Finger, EVO 3. Aufl. § 23 Anm. 2). Diese Regelung der EVO entspricht dem Recht auf Wandlung, das § 634 BGB dem Besteller eines Werkes einräumt (so zutreffend Staks DR 1941, 1387 sowie Goltermann, EVO 2. Aufl. § 23 Anm. 3 und Finger aaO Anm. 12). Was so für Beförderungen auf der Eisenbahn gilt, gilt für die hier vorliegende Luftbeförderung ebenso (vgl. auch Art. 11 Abs. 3 der IATA-Beförderungsbedingungen für Passagiere, in Schleicher/

Reymann/Abraham aaO S. 431 f). Hier greift die kurze Verjährungsfrist des § 638 BGB ein.

2. Der Annahme, daß der Kläger mit seinem Anspruch auf Rückzahlung des Flugpreises den Wandlungsanspruch des § 634 BGB geltend macht, steht nicht entgegen, daß er außerdem Schadensersatz verlangt. Denn dieser Anspruch ist auf die besonderen Haftungsbestimmungen des Luftrechts gestützt. Übrigens würde die kurze Verjährung auch dann eingreifen, wenn man den Anspruch auf Rückzahlung des Flugpreises nicht als Anspruch auf Wandlung, sondern als Forderung von Schadensersatz auffaßte.

II. Somit muß die Revision hinsichtlich des Anspruchs auf Rückzahlung von Flugkosten Erfolg haben. Insoweit war das klageabweisende Urteil des Landgerichts wiederherzustellen.

2. Der Anspruch auf Ersatz des Gepäckschadens

Das Berufungsgericht führt aus, es könne auf sich beruhen, ob das Gepäck des Verunglückten "aufgegebenes" Reisegepäck gewesen sei oder ob es sich um Sachen gehandelt habe, die er in seiner Obhut behalten hatte; im ersteren Fall hafte die Beklagte nach Art. 18 WA, im anderen Fall nach den §§ 44, 46 LuftVG in Verbindung mit den Haftungsbeschränkungen des Warschauer Abkommens (Art. 22 Abs. 3 WA). Die Beklagte sei nämlich "auch nach den weitergehenden Vorschriften des Warschauer Abkommens" unbeschränkt ersatzpflichtig, weil sie, obschon sie Luftfrachtführer im Sinne des Abkommens gewesen sei

(Art. 1 Abs. 1 Satz 1 WA), keinen Flugschein ausgestellt habe (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA).

Diese Begründung des Berufungsgerichts unterliegt durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

I. Rechtlich einwandfrei sind allerdings die Ausführungen des angefochtenen Urteils, daß die Beklagte Luftfrachtführerin gewesen ist. Insoweit wird auf das am heutigen Tage verkündete Urteil des erkennenden Senats in der Sache B ./. M -Landtechnik GmbH (VI ZR 45/67, zur Veröffentlichung in BGHZ vorgesehen) verwiesen, das die Ansprüche anderer Hinterbliebener betrifft, die von der Beklagten Ersatz für ihnen erwachsenen Unterhaltsverlust verlangen.

II. Nicht richtig ist jedoch die Begründung, mit der das Berufungsgericht den Anspruch des Klägers auf Ersatz des Gepäckschadens in unbegrenzter Höhe für gerechtfertigt erklärt hat.

1. Wie sich aus der vom Kläger in seinem Schriftsatz vom 5. Mai 1966 (Bd. II Bl. 635 ff) mitgeteilten Schadensaufstellung über das von seinem Bruder mitgeführte "Kabinengepäck" ergibt, geht es um Ersatz für das mitgenommene Handgepäck. Der Fluggast kann jedoch für den Verlust von Sachen, die er nicht als Reisegepäck aufgeben, sondern an sich getragen und mit sich geführt hat, keinen Ersatz nach den Bestimmungen des Warschauer Abkommens verlangen. Art. 18 WA, den das Berufungsgericht seinem Urteil zugrunde gelegt hat, gilt nur für aufgegebenes Reisegepäck (Art. 4 WA) und für Güter (Art. 5 WA), nicht aber für Sachen, die der Reisende "in seiner Obhut" (so Art. 4 Abs. 1 und Art. 22

Abs. 3 WA) behalten hat (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, Bd. I 2. Aufl. Art. 1 Anm. 1 WA; Guldimann, Internationales Lufttransportrecht 1965, Art. 18 WA Anm. 3; Riese, Luftrecht 1949 S. 446; Abraham ZLR 1953, 84). Hinsichtlich des Handgepäcks hat das Warschauer Abkommen lediglich bestimmt, daß eine etwa durch die Gesetze der vertragsschließenden Staaten dem Luftfrachtführer auferlegte Haftung in der Regel nicht über 5.000 französische Goldfranken hinausgehen darf (Art. 22 Abs. 3 WA; Denkschrift des Reichsjustizministeriums zum Warschauer Abkommen, Sonderdruck der Deutschen Justiz 1934 S. 33, 44).

Der Ersatzanspruch des Klägers läßt sich daher allein nach § 44 Abs. 1 Satz 2 des deutschen Luftverkehrsgesetzes begründen (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 18 Anm. 1, Art. 3 Anm. 3 und Art. 22 Anm. 5). Daß das Warschauer Abkommen eine Haftung für Handgepäck nicht vorsieht, bedeutet, wie aus der in Art. 22 Abs. 3 WA vorgeschriebenen Höchstgrenze ersichtlich ist, nicht, daß eine ergänzende Heranziehung des § 44 Abs. 1 Satz 2 LuftVG unzulässig wäre (so mit Recht Schleicher/Reymann/Abraham aaO Bd. I Art. 3 Anm. 3 und Bd. II § 44 LuftVG Anm. 10; Wessels ZLR 1958, 209 ff). Die Vorschriften des deutschen Luftverkehrsgesetzes sind durch das Warschauer Abkommen nur insoweit verdrängt, wie sie mit dessen Regeln in Widerspruch stehen. Infolgedessen haftet die Beklagte, da sie Luftfrachtführerin im Sinne des § 44 LuftVG gewesen war, dem Kläger nach Abs. 1 Satz 2 dieser Vorschrift auf Ersatz des Gepäckschadens. Allerdings kann er gemäß Art. 22 Abs. 3 WA in der Regel nicht mehr als 5.000 französische Goldfranken erhalten. Diesen Betrag hat ihm jedoch, umgerechnet in Deutsche Mark, der Versicherer der P. Airlines offenbar bereits ausbezahlt.

2. Entscheidend ist also, ob die Beklagte dem Kläger aus besonderem Grunde unbegrenzt haftet.

a) Zu Unrecht meint der Kläger, die Beklagte könne sich gemäß Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA auf die Haftungsbegrenzung schon deshalb nicht berufen, weil sie keinen Flugschein ausgestellt habe. Hierauf kommt es im vorliegenden Fall nicht an. Denn die Haftung der Beklagten ist allein nach dem deutschen Luftverkehrsgesetz gegeben. Eine dem Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA entsprechende Sanktion ist jedoch mit Absicht nicht in das deutsche Luftverkehrsgesetz übernommen worden (vgl. Denkschrift des Reichsjustizministeriums von 1934 S. 34).

b) Der unbegrenzte Ersatzanspruch des Klägers wäre daher nur begründet, wenn er seine weitere Behauptung beweisen könnte, daß die Beklagte oder ihre Leute, vor allem die der P: Airlines, den Unfall grob fahrlässig herbeigeführt hätten (§ 48 LuftVG = Art. 25 WA). Das Berufungsgericht hat diese Frage offengelassen. Ihre Entscheidung, vor allem die Würdigung des amtlichen Unfallberichts und die Prüfung der übrigen von beiden Parteien vorgetragenen Umstände, muß dem Tatrichter vorbehalten bleiben. Die Sache war daher zur Verhandlung und Entscheidung über den Anspruch auf Ersatz von Gepäckschaden an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Engels

Dr. Weber

Nußgens

Sonnabend

Dunz