

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

Bei einem von vornherein als einheitliche Leistung vereinbarten Hin- und Rückflug ist der für den Gerichtsstand maßgebende Bestimmungsort der Abflugsort. Das gilt auch für eine von mehreren **aufeinanderfolgenden** Luftfrachtführern auszuführende Sukzessiv-Beförderung.

BGH, Urt. v. 23. März 1976 - VI ZR 92/75 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 92/75

URTEIL

Verkündet am
23. März 1976
Becker,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B[redacted] Bu[redacted] Airlines, staatliche Wirtschafts-
vereinigung, vertreten durch ihren Generaldirektor
Sterju S[redacted], So[redacted], Flughafen,

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel, Bo[redacted],
N[redacted]str. [redacted], vertreten durch ihren Vorstand, dieser
vertreten durch Dr. Hans-Joachim P[redacted], ebendort,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [redacted] -

- 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 Düsseldorf vom 24. März 1975 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Beklagten zur Last.

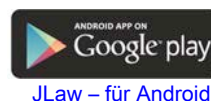
Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 18. Januar 1971 stürzte eine Linienmaschine der beklagten bulgarischen Luftverkehrsgesellschaft beim Landeanflug auf den Flughafen Zürich-Kloten (Schweiz) ab. Bis auf einen wurden alle Passagiere getötet, darunter die bei der Klägerin sozialversicherten deutschen Passagiere K. und S.. Ihre Flugreise mit der Route Düsseldorf-Frankfurt-Sofia-Belgrad-Bukarest-Wien-Düsseldorf war durch ein Reisebüro in Düsseldorf bei der Deutschen Luft-hansa AG gebucht worden; sie hatte über die Reise je zwei Flugscheine ausgestellt, nämlich von Düsseldorf nach Bukarest und von dort zurück nach Düsseldorf.



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



Die Klägerin, die für die Hinterbliebenen der Verunglückten Sozialleistungen erbringt, begehrt mit ihrer beim Landgericht Düsseldorf erhobenen Klage die Feststellung, daß die Beklagte zur Erstattung der Leistungen im Rahmen der nach § 1542 RVO übergegangenen Schadensersatzansprüche für die Zeit ab 1. Januar 1973 verpflichtet ist.

Die Beklagte hat vorab die Einrede der internationalen Unzuständigkeit des angerufenen Gerichts erhoben und die Ansicht vertreten, zur Entscheidung des Rechtsstreits seien gemäß Art. 28 WA allein Gerichte 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.

Das Berufungsgericht (sein Urteil ist abgedruckt in VersR 1975, 645) geht bei der Prüfung der deutschen Gerichtsbarkeit für die von der Klägerin erhobenen **Klage** von Art. 28 Abs. 1 des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen - WA) vom 12. Oktober 1929

(RGBl 1933 II 1039) aus. Diese Vorschrift ist hier anzuwenden; sowohl die Bundesrepublik Deutschland wie Bulgarien sind Vertragsstaaten des Abkommens. Art. 28 WA regelt die Gerichtszuständigkeit für die Inanspruchnahme 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 vom 1929 - sie ist durch das Haager Protokoll vom 28.9.1955 nicht geändert worden - kann solche Schadensersatzklage entweder bei dem Ort, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz oder seine Hauptbetriebsleitung hat oder wo sich diejenige seiner Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen ist, oder, worauf es im vorliegenden Fall ankommt, bei dem Gericht des Bestimmungsortes erhoben werden. Nach Auffassung des Berufungsgerichts liegt jedenfalls der Gerichtsstand des Bestimmungsortes in der Bundesrepublik Deutschland. Das Berufungsgericht erwägt dazu: Der Flug, bei dem die Versicherten ums Leben gekommen seien, sei als Gesamtbeförderung von Düsseldorf über Frankfurt, Sofia, Belgrad, Bukarest, Wien nach Düsseldorf von vornherein gebucht und abgerechnet worden. Für die haftungsrechtliche Beurteilung nach dem Warschauer Abkommen sei daher der Flug, auch wenn die Beklagte als Luftfrachtführer nur bezüglich eines Teilschnittes eingetreten sei, gemäß Art. 1 Abs. 3 WA als einheitliche Beförderung von Düsseldorf nach Düsseldorf zu betrachten. Als Bestimmungsort sei daher Düsseldorf anzusehen, während Sofia, wohin die Beklagte die

Versicherten habe bringen sollen, als Zwischenlandeort zu gelten habe. Diese Betrachtung sei auch für den Gerichtsstand nach Art. 28 WA maßgebend; der Begriff des "Bestimmungsortes" in Art. 28 WA sei mit dem Begriff in Art. 1 WA identisch.

II.

Gegen diese Begründung des Berufungsurteils wendet sich die Revision vergeblich.

Das Warschauer Abkommen knüpft bezüglich des Bestimmungsortes an die Vereinbarungen der Parteien im Beförderungsvertrag an (Art. 1 Abs. 2 WA). Bestimmungsort ist danach grundsätzlich der Ort der vertraglich vereinbarten letzten Landung, an dem der Fluggast nach dem Beförderungsvertrag das Luftfahrzeug endgültig verläßt (Romang, Zuständigkeit und Vollstreckbarkeit im internationalen und schweizerischen Luftprivatrecht, 1958 S. 65). Für die Annahme, daß Art. 28 WA von dieser Bedeutung des Begriffs abweicht, fehlt es an ausreichendem Anhalt. Mangels anderslautender Regelung ist davon auszugehen, daß das Abkommen diesen Begriff in Art. 1 und 28 WA insoweit einheitlich verwendet.

1. Ist die Beförderung, wie in dem hier zu entscheidenden Fall, von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen (sog. Sukzessiv-Beförderung), so ist grundsätzlich auch dann von einem einheitlichen Bestimmungsort auszugehen. Die von Prof. Apostolow, Sofia, in dem von der Beklagten im Revisionsverfahren vorgelegten Rechtsgutachten vertretene Auffassung, in

solchen Fällen sei Bestimmungsort jeweils der Endpunkt desjenigen Abschnittes, bis zu dem der Transport von dem zur Verantwortung gezogenen Luftfrachtführer abgewickelt werden müsse, ist (jedenfalls für den Regelfall) mit dem Grundsatz des Warschauer Abkommens nicht zu vereinbaren, da solche Sukzessiv-Beförderung als vertragmäßige Einheit zu behandeln ist, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart wurde (Art. 1 Abs. 3 WA). Eine solche vertragmäßige Einheit liegt zunächst dann vor, wenn die Route der Beförderung einschließlich des Bestimmungsortes sowie die daran beteiligten Luftfrachtführer von vornherein festgelegt sind und den mehreren Luftfrachtführern - sei es auch durch die insoweit als ihr Vertreter handelnde andere Luftverkehrsgesellschaft (hier die Deutsche Lufthansa) oder das Reisebüro - dies bekannt ist (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl. Bd. I Art. 1 Anm. 43). Diese Voraussetzungen waren nach den fehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts hier erfüllt. In solchem Fall ist als Bestimmungsort auch im Sinne von Art. 28 Abs. 1 WA der Zielort der als Einheit zu betrachtenden Sukzessiv-Beförderung anzusehen (vgl. Guldemann, Internationales Lufttransportrecht, 1965 Art. 28 Rdnr. 7, 8; Goedhuis, National Air Legislations and the Warsaw Convention, 1937 S. 125; Mc. Kenrey, Judicial Jurisdiction under the Warsaw Convention, S. 215 ff; Schleicher/Reymann/Abraham aaO Anm. 39).

a) Allerdings gilt nach Art. 30 Abs. 1 2. Halbs. WA der Sukzessiv-Beförderer als eine der Parteien des als Einheit verstandenen Beförderungsvertrages nur soweit,

als sich der Vertrag auf denjenigen Teil der Beförderung bezieht, der unter seiner Leitung ausgeführt wird. Ferner kann nach Art. 30 Abs. 2 WA bei einer solchen Beförderung auf Schadensersatz nach dem Abkommen nur derjenige Luftfrachtführer in Anspruch genommen werden, der die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf das schädigende Ereignis eingetreten ist. Es kann dahingestellt bleiben, ob aus diesen Vorschriften, wie dies die Revision will, gefolgert werden kann, daß das Warschauer Abkommen auf den Grundsatz der Einheit der Sukzessiv-Beförderung nur abstellt, soweit es darum geht, solche Luftbeförderungen in den Anwendungsbereich des Abkommens einzubeziehen, bei der Anwendung des Abkommens im übrigen aber den mit dem jeweils verantwortlichen Luftfrachtführer geschlossenen jeweiligen (Teil -) Vertrag zugrundegelegt wissen will. Auch solche Betrachtung würde sich auf den Begriff des Bestimmungsortes in Art. 28 Abs. 1 WA nicht auswirken können. Wie erwähnt, hat das Abkommen für seine Anwendung an Abflug-, Bestimmungsort und Ort der Zwischenlandung angeknüpft (Art. 1 Abs. 2 WA). Diese Anknüpfung gibt das Abkommen für die Sukzessiv-Beförderung nicht auf; gerade deshalb stellt Art. 1 Abs. 3 WA klar, daß bei solcher Art der Beförderung sich der Bestimmungsort nach dem Vertragsziel der als Einheit begriffenen Sukzessiv-Beförderung richtet. Damit enthält das Abkommen für diese Art der Beförderung in seinen Bestimmungen über den Anwendungsbereich zugleich eine Regelung über den Bestimmungsort, den es einheitlich festlegt. Sie läßt die Abweichung von dem Grundsatz der Einheit der Sukzessiv-Beförderung in Art. 30 Abs. 1 2. Halbs., Abs. 2 WA unberührt. Vielmehr greift Art. 30 Abs. 1 1. Halbs. WA den Grundsatz der Einheit der Sukzessiv-

Beförderung ausdrücklich auf, indem er - der Regelung in Art. 1 Abs. 3 WA insoweit folgend - jeden der beteiligten Luftfrachtführer den Vorschriften des Abkommens unterwirft, ohne Rücksicht darauf, ob für ihn bei isolierter Betrachtung der von ihm durchgeführten Beförderung das nationale Recht eine günstigere Regelung vorsehen würde. Auch diese Vorschrift hält daher an einem einheitlichen Bestimmungsort bei Sukzessiv-Beförderung fest. Wenn das Abkommen im Anwendungsbereich seines Art. 28 Abs. 1 von dieser Begriffsbestimmung hätte abweichen wollen, so hätte dies im Wortlaut der Vorschrift Ausdruck finden müssen.

Ein solches Verständnis entspricht auch dem Sinn des Art. 28 Abs. 1 WA, einen Gerichtsstand für Schadensersatzansprüche nach dem Abkommen an einem Ort zu begründen, für den nach dem Vertrag die Interessen des beförderten Fluggastes oder des ersatzberechtigten Absenders oder Empfängers des beförderten Frachtgutes besonders hervorgetreten sind. Andererseits wird damit der an einer Sukzessiv-Beförderung beteiligte Luftfrachtführer nicht unzumutbar belastet, da er sich wesentlich im Vertrag auf solche Beförderung einläßt und aus ihr Nutzen zieht.

b) Die Erwägung der Revision, daß bei Bestimmung der Ausschlußfrist des Art. 29 WA in Fällen, in denen ein Teilabschnitt der Beförderung noch nicht fest gebucht ist, Schwierigkeiten auftreten können, trifft jedenfalls dann nicht zu, wenn wie vorliegend die Beförderung von vornherein auch nach der zeitlichen Dauer festliegt.

2. Ist danach für die Sukzessiv-Beförderung von einem einheitlichen Bestimmungsort auch im Anwendungsbereich von Art. 28 Abs. 1 WA auszugehen, so muß dies ebenso für einen von vornherein als einheitliche Leistung vereinbarten Hin- und Rückflug gelten. Es kann insoweit keinen Unterschied machen, ob eine Sukzessiv-Beförderung zu einem vom Abflugort verschiedenen Ort geht, ob ein Rundflug vereinbart wurde, oder ob die einheitliche Beförderung im Hin- und Rückflug an den Abflugort zurückführt. Bei einem solchen Hin- und Rückflug ist als Bestimmungsort der Abflugort anzunehmen, wie dies sowohl in der internationalen Rechtsprechung wie im Schrifttum allgemein vertreten wird (vgl. die Rechtsprechungsnachweise bei Riese, Luftrecht 1949, S. 414 ff; Schweickhardt, Schweizerisches Lufttransportrecht 1954 S. 12 u. Fußn. 21; Risch, Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts, 1973, S. 67 Fußn. 5; vgl. ferner Guldimann aaO Art. 1 Rdz. 20; Schleicher/Reymann/Abraham aaO; Romang aaO; Mc. Kenrey aaO; a.A. Riese aaO S. 414 ohne nähere Begründung).

3. Da demnach mit dem Berufungsgericht die deutsche Gerichtsbarkeit aus dem Gerichtsstand des "Bestimmungsortes" zu bejahen ist, bedurfte es keines Eingehens auf den Gerichtsstand der "Geschäftsstelle" i.S. von Art. 28 Abs. 1 WA, auf den sich die Klägerin ebenfalls berufen hatte, zu dem das Berufungsgericht jedoch

keine Stellung genommen hat (vgl. hierzu die zur Veröffentlichung vorgesehene Entscheidung des erkennenden Senats vom heutigen Tage in der Sache VI ZR 150/74).

Dr. Weber

Nüßgens

Dunz

Dr. Steffen

Dr. Ankermann