

Aktuelle Entwicklungen der Luftfrachtführerhaftung – europäische Trends und Sichtweisen

“Recent Developments of Air Carrier Liability –
European Trends and Views”

Andreas Kadletz*

< Contents >

- I. Einführung
- II. Kernfragen
 - 1. EU-Passagierhaftung
 - 2. Ungelste Fragen der Verschuldensbeweislast (Art. 20, 25 WA)
 - 3. Overhead-Bin-Unfälle
 - 4. Reform des deutschen Transportrechts
- III. Vermischtes
 - 1. IATA in Deutschland nicht prozeßfähig
 - 2. Europas Blick nach Asien, Amerika und Afrika
 - (1) Die Entscheidungen der Gerichte
 - (2) Analyse
 - (3) Folgerungen
- English Summary

* Dr. jur. (Heidelberg), LL.M. (McGill), Visiting Lecturer, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada, Lawyer, London, England

I . Einführung

Die Entwicklung der Luftfrachtführerhaftung in Europa, dabei insbesondere in Deutschland, weist einige markante Kernpunkte (unten II.) auf. Daneben gibt es kurioses (unten III.1.) sowie europäische Reflexionen der Vorflle und Entwicklungen in anderen Teilen der Welt zu berichten.

II . Kernfragen

1. EU-Passagierhaftung

In Europa trat am 17. Oktober 1998 die europäische "Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen" - EU-Verordnung Nr. 2027/97 vom 9. Oktober 1997 - in Kraft. Sie besagt im Grundsatz (Art. 3), da die Haftung eines Luftfahrtunternehmens in der Europäischen Union für Passagiere keinen Begrenzungen, weder vertraglichen noch gesetzlichen, unterliegen darf. Bis zu einem Betrag von 100.000 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds unterliegt der Luftfrachtführer für Passagierschäden zudem verschuldensunabhängiger Haftung. Damit werden die Haftungsgrenzen des Warschauer Abkommens (WA)¹⁾ für Passagierschäden (Art. 22 WA) aus den Angeln gehoben. Zudem wird der Luftfrachtführer verpflichtet, innerhalb von zwei Wochen an den Passagier eine pauschale Ersatzsumme für entstandene Schäden zu zahlen. Diese Summe liegt für den Todesfall bei 15.000 Sonderziehungsrechten. Eine Rückzahlungsverpflichtung besteht allerdings für den Fall, da sich nachträglich herausstellt, da der Passagier keinen Ersatzanspruch hatte.

1) Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (Warschauer Abkommen - WA) --- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 12 October 1929, 137 L.N.T.S. 11. Der Originaltext findet sich in: *Ministre des Affaires étrangères de Pologne (Hrsg.): II Conférence Internationale de Droit Privé, 4-12 Octobre 1929, Varsovie (Warszawa 1930).*

Diese Entwicklung verläuft etwa parallel zur Implementation des IATA Intercarrier Agreement von 1995²⁾, welches eine vergleichbare Regelung durch die "freiwillig" erweiterte Haftung der Fluggesellschaften mit sich brachte³⁾. Nicht zu übersehen ist die weitere Parallele zum "New Warsaw Instrument", welches im Rahmen der International Civil Aviation Organization (ICAO) in Montreal entworfen wurde. Eine Bearbeitung des veralteten WA ist schon lange überfällig⁴⁾. Ihr Ausbleiben war Auslöser für den regionalen europäischen "Alleingang".

Die Verordnung mitsamt ihrer Haftungsregelung gilt zunächst jedenfalls für innereuropäische Flüge. Umstritten ist aber bereits, ob sie auch für Flüge von EU-Ländern in Nicht-EU-Länder gilt. Hier konkurriert das WA mit der Verordnung. Die Lösung dieses juristischen Konfliktes ist noch ungeklärt. In tatsächlicher Hinsicht ist zu bedenken, daß es zwischen EU-Frachtführern und Nicht-EU-Frachtführern zu Wettbewerbsverzerrungen kommen kann, die den europäischen Fluggesellschaften schaden. Teilweise wird zwar behauptet, die Europäer könnten die erweiterte Haftung zu ihren Gunsten vermarkten. Dieses Argument ist jedoch nicht stichhaltig; es ist in Mitteleuropa nicht zu erwarten, daß eine Airline damit werben wird, sie versorge im Falle eines Absturzes die Hinterbliebenen besonders gut. Niemand denkt gerne an den schlimmsten möglichen Unfall. Auch ist die Frage gestellt worden, ob sich die Tatsache, daß der Luftfrachtführer "ohnehin zahlen muß" nicht nachteilig auf sein Sorgfaltsverhalten auswirke⁵⁾. Ernsthaft ist dies aber nicht zu

2) IATA Intercarrier Agreement On Passenger Liability, Adopted at the IATA Annual General Meeting at Kuala Lumpur On 31 October 1995; abgedr. in: 1 T.A.Q. 13 (1996/97) Appendix B; 21-I An.Air Sp.L. 295 (1995); ZLW 45 (1996) 23; 21 Air Law 131 (1996).

3) Dazu ausführlich: Kadletz, Andreas: Die Domizilanknüpfung nach dem IATA Intercarrier Agreement 1995, IPRax 1998, 9 ff.; Kadletz, Andreas: The Passenger Domicile Clause of the IATA Intercarrier Agreement: An Obituary of Uniform Private International Air Law, 22-I An. Air Sp. L. 217 ff. (1997).

4) Kadletz, Andreas: Haftung und Versicherung im internationalen Lufttransportrecht (Frankfurt/M., New York 1998), S. 201-277.

5) So Schmid, Ronald [ohne Titel], in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 9. Oktober 1998,

erwarten. Die effektive Sicherung der Schadensvermeidung erfolgt auf anderen Wegen⁶⁾. Insbesondere wird man sich insoweit bei den großen europäischen Airlines keine ernsthaften Sorgen machen müssen.

Nachteilig könnte sich die EU-Verordnung aber auf die Ticketpreise auswirken⁷⁾. Wenngleich die Luftfahrtversicherer hier überwiegend meinen, daß eine Erhöhung der Prämien entweder gar nicht oder nicht spürbar erfolgen werde⁸⁾, so hat sich in der Londoner Versicherungspraxis bereits gezeigt, daß jedenfalls das IATA Intercarrier Agreement von kleineren Airlines (im betroffenen Fall eine taiwanische) Tribut in Form erhöhter Prämien fordert. Zwar sind die großen europäischen Airlines insgesamt ohnehin sehr hoch versichert⁹⁾; jedoch sind Prämien erhöhungen nicht generell ausgeschlossen. Das wird insbesondere für kleinere Ferienfluggesellschaften gelten.

2. Ungelöste Fragen der Verschuldensbeweislust im Rahmen des Art. 25 WA

Kontrovers wie kaum eine andere Frage wurde in jüngerer Zeit die Frage diskutiert, in welchem Verhältnis das Warschauer Abkommen zum Beweisrecht des Forums steht. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie weit nationale Beweisregeln auf die typische Beweislastverteilung des WA einwirken.

S. 29.

- 6) Kadletz, Andreas: Haftung und Versicherung im internationalen Lufttransportrecht (Frankfurt/M., New York 1998), S. 266-277; 301-357.
- 7) Schmid, Ronald: Mehrkosten werden die Passagiere tragen, Handelsblatt, 30. Oktober 1998, S. G 11.
- 8) Vergleichbar haben sich die Versicherer auch in der Vergangenheit bei Haftungserhöhungen geäuert; ausführlich dazu Kadletz, Andreas: Haftung und Versicherung im internationalen Lufttransportrecht (Frankfurt a.M., New York 1998), S. 254-265.
- 9) Die durchschnittlichen Deckungssummen großer Airlines liegen bei etwa 1,3 Mrd. US-\$. Vgl. Kadletz, Andreas: Haftung und Versicherung - Verhaltenssteuerung und Managementphilosophie, VersR 1995, 270.

Deutsche Gerichte haben wiederholt die Beweislastregeln des WA aus den Angeln gehoben. Das Oberlandesgericht Köln hat gleich in zwei Entscheidungen¹⁰⁾ die Regelung des Warschauer Abkommens durch deutsches Beweisrecht entscheidend eingeschränkt. Das Gericht ging dabei von folgendem aus: Nach Art. 28 Abs. 2 WA lt das WA die Regeln des Prozeßrechts des Forums unberührt. Nicht nur im deutschen Zivilprozeß, sondern allgemein, gilt der Grundsatz, daß jede Partei die ihr günstigen Tatsachen vortragen und beweisen muß (onus probandi actori legit). Gelingt es dem Anspruchsteller nicht, die anspruchsbegründenden Tatsachen vorzutragen, oder kann der Anspruchsgegner Einwendungen nicht substantiieren, so fällt seine rechtliche Stellung. Ausnahmsweise wird die Beweislast des Anspruchstellers jedoch verkürzt. Dies erfolgt insbesondere in Fällen, in denen der Anspruchsgegner dem Schadensereignis greifbar nahe steht, während der Anspruchsteller nicht in der Lage ist, nähere Darlegungen zu machen. Dann wird dem Anspruchsgegner aus Grnden der materiellen Gerechtigkeit ausnahmsweise die Pflicht auferlegt, die Schadensumstände darzulegen, damit eine rechtliche Bewertung erfolgen kann. Dies begegnet typischerweise dann oft, wenn der Anspruchsgegner während der Schadensentstehung die Obhut über den beschdigten Gegenstand hatte, während der Anspruchsteller keine Möglichkeit der Einwirkung auf die Sache hatte. Diese Konstellation begegnet typischerweise im Transportrecht. Dementsprechend haben die Gerichte in ständiger Rechtsprechung zum deutschen Transportrecht dem Frachtführer oder Spediteur aufgegeben, den Transportverlauf lückenlos nachzuweisen. Gelingt dies nicht, nehmen die Gerichte regelmig grobes Organisationsverschulden an. Es wird dann unterstellt, der Transportablauf sei grob mangelhaft organisiert bzw. überwacht. Grobes Verschulden führt nahezu überall im nationalen und internationalen Transportrecht zur unbeschränkten Haftung.

10) OLG Köln, 27.6.1995, 22 U 265/94, ZLW 1996, 193 = TranspR 1996, 26; OLG Köln, 22 U 266/94 (unveröffentlicht).

Das Oberlandesgericht Köln überträgt diese Wertung auf das Warschauer Abkommen. Es meint, daß die unsubstantiierte Behauptung grober Fahrlässigkeit durch den Anspruchsteller ausnahmsweise ausreiche, weil in den entschiedenen Fällen der Anspruchsgegner, eine deutsche Fluggesellschaft, den Transportablauf nicht lückenlos habe darlegen können. Ist unter diesen Umständen ein grobfahrlässiges und leichtfertiges Verhalten des Frachtführers denkbar, so hafte dieser nach Art. 25 WA unbeschränkt.

Im deutschen Schrifttum und in der Praxis der Luftrechtsanwälte trifft dies zu Recht auf entschiedenen Widerspruch¹¹⁾. Denn das Warschauer Abkommen hat in den Art. 20, 25 seine eigentümliche Prägung erhalten. Diese hat den Charakter einer Spezialnorm (*lex specialis*), die der generellen Regelung des Art. 28 Abs. 2 WA, nach der das Prozeßrecht des Forums anzuwenden ist, vorgeht. Soweit also die Art. 17 ff., 25 WA Beweisregeln aufstellen, kommt das nationale Recht nicht zur Anwendung. Die Regelung des WA lautet eindeutig:

Grundätzlich beschränkte (Art. 22 WA) Haftung des Luftfrachtführers;

Entfall der Haftung, wenn der Luftfrachtführer beweist, daß ihn kein Verschulden trifft (Art. 20 WA);

Haftung jenseits des Art. 22 WA nur bei schwerem Verschulden im Sinne des Art. 25 WA.

Art. 25 WA ist deutlich als Ausnahmeregel formuliert. Art. 25 WA ist auch in systematischer Hinsicht (Kontext der Art. 17 bis 25 WA) als Ausnahmenvorschrift einzuordnen. Schließlich ergibt sich aus der Intention des Gesetzgebers¹²⁾ - den beiden internationalen Luftprivatrechtskonferenzen

11) Aus dem Schrifttum etwa: Giemulla, Elmar: Lastenverteilung nach dem Warschauer Abkommen und Beweisverteilung, in: Mller-Rostin, Wolf D./Schmid, Ronald (Hrsg.): Luftverkehrsrecht im Wandel - Festschrift für Werner Guldemann (Neuwied 1997), S. 115 ff., 119 ff.

12) Kadletz, Andreas: *Conflicts of Laws in Private International Air Law* (Montreal 1996), S. 14 ff.

von Paris 1925 und vor allem Warschau 1929¹³⁾ -, daß hier eine Ausnahmeregel geschaffen werden sollte¹⁴⁾. Gleiches gilt für Parallelnormen anderer Transportrechtsordnungen¹⁵⁾. Das Oberlandesgericht Köln greift in diese gesetzliche Ordnung zu Unrecht ein und verformt das charakteristische Gesicht der Haftungsordnung. Konsequenz zu Ende gedacht, gibt es nunmehr auch nur noch zwei - statt der oben aufgeführten drei - möglichen Fälle der Haftungslagen: Entweder der Luftfrachtführer legt den Transportablauf ülckenlos dar und es ergibt sich, daß er gar nicht haftet (eigentlich Fall des Art. 20 WA); oder er legt den Transportablauf nicht ülckenlos dar, und haftet automatisch nach Art. 25 WA (statt eigentlich in diesem Fall nur nach Art. 20 WA). Das Oberlandesgericht Köln liegt daher mit seiner Rechtsanwendung falsch.

Dem Gericht ist auch nicht etwa aus dem Gesichtspunkt beizupflichten, daß andernfalls dem Luftfrachtführer das Tor zum unredlichen Verhalten

-
- 13) *Ministre des Affaires étrangères de Pologne (Hrsg.): II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien - Varsovie 4-12- Octobre 1929 - Procès-Verbaux (Warschau 1930), S. 15, 164*
 - 14) Kadletz, Andreas: Haftung und Versicherung im internationalen Lufttransportrecht (Frankfurt/M., New York 1998), S. 201-230 mit entspr. Nachw.; Kadletz, Andreas: *Conflicts of Laws in Private International Air Law (Montreal 1996), S. 30 ff.*
 - 15) Zum Einfluß des internationalen Seerechts (Haager Regeln) auf das Warschauer Abkommen: Wstendörfer, Hans: Wege und Ziele des kommenden Weltluftrechts, namentlich im Hinblick auf den beseesischen Luftverkehr (o.J., ca. 1930), S. 21 ff. Solche oben genannten Parallelnormen finden sich in den sog. "Haager Regeln" (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance - Haager Regeln 1921, Brüsseler Konvention vom 25.8.1924), Abdruck mit Kommentierung bei Schaps/Abraham, Seerecht, Band II, 663b HGB, Anh. III (S. 904 ff.), und den sog. "Hamburg-Regeln" (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978) für das Seerecht; im Berner Abkommen 1924 für das Eisenbahnrecht; im neuen europäischen Binnenschiffahrtsrecht (Convention sur la limitation de la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateau de navigation intérieure (Straburger Abkommen über die Beschränkung der Haftung v. 4.11.1988), Abdruck in *TranspR* 1989, 36, im UN-Multimodaltransportabkommen (UN-Bereinkommen über den internationalen multimodalen Durchfrachtverkehr (MT-bk.) von 1980, Abdruck in *Europäisches Transportrecht (ETR)* 1980, 487 ff., und im europäischen Straßentransportrecht (CMR).

gegenüber dem Transportgeschädigten geöffnet sei. Das WA legt aus verkehrspolitischen Gründen bewußt die oben dargelegte Systematik zugrunde¹⁶⁾. Von einem Mißbrauch der Regel kann im Gerichtssaal nur dann gesprochen werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß sich der Frachtführer unredlich verhält. Hat das Gericht den Eindruck, daß der Frachtführer absichtlich relevante Informationen verbirgt, so kann dem im Einzelfall durch die nationalen Beweisvorschriften nach Überzeugung des Gerichts Rechnung getragen werden. Eine generelle Regel in das WA hineinzulegen, die der eminenten Kernregelung des WA selbst widerspricht, ist hingegen unzutreffend und deshalb entschieden zurückzuweisen. Eine klärende Stellungnahme des Bundesgerichtshofs steht noch aus. Es erscheint derzeit wenig wahrscheinlich, daß der Bundesgerichtshof dem Oberlandesgericht Köln folgen wird.

3. Overhead-Bin-Unfälle

Zahlreich sind bisher die Fälle gewesen, in denen Passagiere durch Gegenstände geschädigt wurden, die aus den "Hutablagen" über den Köpfen der Passagiere im Flugzeug (Overhead Bins) gefallen sind. Es handelt sich um einen immer wiederkehrenden Unfall-Typus. Jüngst erfolgte hier eine Systematisierung¹⁷⁾. Eine Ursache für Overhead-Bin-Unfälle liegt darin, daß moderne Flugzeuge statt des in den frühen Tagen der Luftfahrt üblichen offenen Netzes über den Köpfen der Passagiere legen dort verschließbare, stabile Kunststoff-Stauräume haben. Passagiere legen dort schwerste

16) Die niedrige Haftung stellte ursprünglich eine Methode zur Subvention der in den Kinderschuhen steckenden Luftfahrt dar. Doch auch in anderen Transportsparten ist zu beobachten, da die niedrige Haftung des Frachtführers der Erhaltung und Funktionstauglichkeit des Transportunternehmens dienen sollte und noch soll. Dazu: Kadletz, Andreas: Haftung und Versicherung im internationalen Lufttransportrecht (Frankfurt/M., New York 1998), S. 81-120

17) Kehrberger, H. Peter: Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen - Eine Fallstudie, in: Müller-Rostin, Wolf D./Schmid, Ronald (Hrsg.): Luftverkehrsrecht im Wandel - Festschrift für Werner Guldemann (Neuwied 1997), S. 129 ff..

Gegenstände ab. Nationale Regularien, die das Handgepäck umfang- und gewichtsmäßig beschränken, werden in der Praxis oft mißachtet. Für solche Gepäckstücke sind diese Staufächer jedoch nicht gedacht. Dies zeigt sich dann während des Fluges, wenn bei Starts, Landungen, Turbulenzen oder dem Öffnen dieser Fächer durch andere Passagiere Gegenstände herausfallen. Hierdurch werden oft schwerste Kopfverletzungen hervorgerufen.

Die Dunkelziffer der Overhead-Bin-Unfälle ist hoch, obgleich auch die Zahl der veröffentlichten Entscheidungen erheblich ist. In jüngerer Zeit zog der Proze „Hofmann ./ AUA“ die Aufmerksamkeit auf sich¹⁸⁾. Der Kläger Hofmann war auf einem dem WA unterliegenden Flug von Wien nach München von einem herabstrzenden Gepäckstück getroffen worden. Er erlitt schwere Gehirnschäden, erblindete teilweise und blieb nachfolgend arbeitsunfähig. Er überzog den Luftfrachtführer mit einer Schadensersatzklage in enormer Höhe (es handelte sich um einen Geschäftsmann mit hohem Einkommen)¹⁹⁾. Ein Urteil erging nicht, weil es zur auergerichtlichen Einigung kam. Die an den Kläger gezahlte Summe reichte an das heran, was sonst in den USA an Passagiere gezahlt wird. Dertige Summen sind für Europa, insbesondere für Deutschland, völlig außergewöhnlich. Es ist fraglich, ob sich damit eine neue Entwicklung anbahnt.

4. Reform des deutschen Transportrechts

In Deutschland hat es Mitte 1998 mit dem Transportrechtsreformgesetz²⁰⁾ eine grundlegende Reform des Transportrechts gegeben. Die hundert Jahre alten Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) wurden vollständig

18) Ausführlich dargelegt bei Kehrberger, a.a.O., S. 139 ff.

19) Langericht Landshut in dieser Sache, 64 O 1349/95 (nicht abschließend entschieden).

20) Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) vom 25.6.1998, Bundesgesetzblatt I S. 1588. Das Gesetz änderte die Abschnitte 4 bis 7 des Vierten Buches des Handelsgesetzbuches vollständig (nn) 407–475h HGB). Die Transportrechtsreform erfolgte im Zuge der grundlegenden Reform des deutschen Handelsgesetzbuches 1998.

überarbeitet. Dies hatte auch Auswirkungen auf das Luftrecht. Denn die Regelungen des Luftverkehrsgesetzes über die Haftung des Luftfrachtführers für Güterfrachtschden wurden ersatzlos aufgehoben. Nunmehr gelten die Regeln des HGB auch hier. Bisher war dies nicht ausdrücklich der Fall. Die handelsrechtlichen Grundsätze waren jedoch stets ergänzend zum Luftverkehrsgesetz angewendet worden²¹⁾ Neu ist dabei insbesondere die weitgehende Angleichung des deutschen Transportrechts an die Regeln der CMR²²⁾, welche ihrerseits dem WA sehr ähnlich (nachgebildet) sind. Der Systematik traditioneller deutscher Kodifikation entsprechend findet sich ein Allgemeiner Teil sowie mehrere Besondere Teile von Regelungen. Dem internationalen Luftrecht entstammt insbesondere die Kernregelung des Abkommens von Guadalajara²³⁾, nach der auch der ausführende Luftfrachtführer haftet. Zudem gibt es einen im einzelnen recht komplizierten und nicht ganz "geglückten" Abschnitt über die Haftung des multimodalen Transports. Zentrale Bedeutung kommt der weitgehend einheitlich geltenden Haftungsvorschrift zu. Sie sieht ein dem Luftrechtler aus dem WA und dem allgemeinen Transportrechtler auch aus den anderen internationalen Transportrechtsordnungen des See-, Straßen- und Eisenbahntransportrechts bekanntes System vor: Verschuldenshaftung mit umgekehrter Verschuldensbeweislast bis zu einer bestimmten Haftungshöchstsumme; darüber hinaus unbeschränkte Haftung nur bei grobem Verschulden. Diese Haftungsregel findet nunmehr gleichermaßen auf den Frachtführer wie auf den Spediteur Anwendung. Das deutsche Recht unterscheidet traditionell zwischen

21) Eine Darstellung der Auswirkungen der Reform auf die Haftung des WA-Frachtführers findet sich bei: Kadletz, Andreas: Warschauer Abkommen, in: Pfeiffer, Thomas (Hrsg.): Handbuch der Handelsgeschäfte (Köln 1999), 18 C, Rn. 50 ff.

22) bereinkommen ber den Beförderungsvertrag im internationalen Straengterverkehr vom 19.5.1956 (Convention relative au contrat de transport international de marchandises en route - CMR), Bundesgesetzblatt 1961 II S. 1119.

23) Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln ber die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961 (Zusatzabkommen von Guadalajara - ZAG), Abdruck in An.Air Sp.L. 18 (1993), S. 391 ff.

demjenigen, der den Transport übernimmt (und einen Transportvertrag schließt), und demjenigen, der den Transport organisiert (und einen Speditionsvertrag schließt). Ob der Absender einen Speditions- oder einen Transportvertrag abschließt, ist eine Frage der rechtlichen Qualifikation. Es kommt daher auf die konkret getroffenen Vereinbarungen an. Die Unterscheidung kann im Einzelfall schwierig sein. Wesentlich ist, daß nunmehr keine entscheidenden Unterschiede mehr im Bereich der Schadenshaftung bestehen.

III. Vermischtes

1. IATA in Deutschland nicht prozeßfähig

Ein unglaubliches Urteil fällt das Landgericht Essen²⁴⁾. Es hielt in einem Prozeß, in dem IATA von einem IATA Sales Agent mehrere Millionen DM (!) einklagte, die IATA für nicht partei- und nicht prozeßfähig. Diese unhaltbare Annahme ist auf heftige Kritik gestoßen²⁵⁾. Denn die IATA ist eine voll rechtsfähige Persönlichkeit, die nach kanadischem Bundesrecht errichtet wurde. Das deutsche Gericht muß diese Rechtsfähigkeit anerkennen. Zu diesem Fehler des Gerichts, kanadisches Recht zu verkennen, gesellt sich aber auch ein Kardinalfehler der IATA-Rechtsanwälte bei der Prozeßführung. Trotz Aufforderung des Gerichts legten sie keine Quellen vor, aus denen sich die Rechtsfähigkeit der IATA nach kanadischem Recht ergibt. Sie überreichten dem Gericht lediglich die IATA-Gründungsurkunde. Da das Gericht offensichtlich die Bedeutung der Urkunde verkannte, hätten die Rechtsanwälte dem Gericht die Passagen der Statutes of Canada vorlegen müssen, aus denen sich die Errichtung der IATA durch staatliche Verleihung der Rechtsfähigkeit ergibt. Notfalls hätte auch eine Abhandlung

24) Landgericht Essen, 6. Oktober 1995, 45 O 29/95, TranspR 1997, 37.

25) Kadletz, Andreas: IATA Without Standing to Sue in Germany, 23 An. Air Sp. L. (1998).

zum kanadischen Gesellschaftsrecht vorgelegt werden müssen. Beide Fehler, der des Gerichts und der der Anwälte, sind unverständlich.

2. Europas Blick nach Asien, Amerika und Afrika

a) US Supreme Court in *Zicherman v. KAL*

Auf Interesse ist in Europa das Urteil des US Supreme Court in *Zicherman v. KAL*²⁶⁾ gestoßen. Es wird in rechtsdogmatischer Hinsicht als Vorstoß zur Klärung der Grauzone zwischen dem Einheitsrecht des Warschauer Abkommens und dem ergänzend anzuwendenden nationalen Recht begr²⁷⁾. In Kanada ist die Reaktion auf das Urteil hingegen geteilt. Man befürchtet, daß auf seiner Grundlage die Einwohner kanadischer Civil-Law-Rechtsordnungen gegenüber den Common-Law-Rechtsordnungen benachteiligt werden. Denn soweit sich die Entschädigung auf der Grundlage des Urteils des US Supreme Court nach nationalem Recht richtet, werden in Common-Law-Rechtsordnungen für Personenschäden ungleich höhere Ersatzsummen gezahlt.

b) Andere kollisionsrechtliche Probleme

Der Absturz eines afrikanischen Flugzeuges einer entführten äthiopischen B-767 (Flug ET-961) vor den Komoren am 23. November 1996, einer Inselgruppe im Indischen Ozean, bewegte viele Europäer, und zwar insbesondere die, die als Urlauber auf den Komoren dem ganz in der Nähe des Strandes ins Meer gestürzten Wrack und überlebenden Hilfe leisteten. Nur 53 der 175 Passagiere überlebten²⁸⁾. Die Prüfung der Rechtslage hinsichtlich etwaiger Ersatzansprüche deckte erhebliche Lücken und Ungekrätheiten hinsichtlich des anzuwendenden Rechts und damit hinsichtlich

26) *Zicherman v. KAL*, 116 S.Ct. 629 (1996).

27) Kadletz, Andreas: *Fiat Lux - Erhellung der Grauzone zwischen Kollisionsrecht und Einheitsrecht* (US Supreme Court - 16. Januar 1995 - *Zicherman v. Korean Air Lines*), IPRax 1998, 304 ff.

28) Eindrucksvolle Bilder der Rettungsaktionen finden sich in: *AERO International*, Nr. 1/1997, S. 3.

der Frage der Gerichtsstände und des Ersatzumfangs auf²⁹⁾. Hier bleibt noch etliches zu klären.

c) Taiwan, China und das Warschauer Abkommen³⁰⁾

Schon oft hatten Gerichte Gelegenheit, die Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens in Fällen, die Taiwan berührten, zu beurteilen. Unlängst wurde diese Frage nicht nur durch neuere Entscheidungen deutscher und italienischer Gerichte wieder aufgeworfen, sondern auch durch heftige Kritik taiwanischer Autoren. Sie kritisierten die Haltung der Gerichte als "unhaltbar" ("insupportable"), "vollkommen falsch" ("absolutely wrong")³¹⁾ und "irrtümlich"³²⁾, soweit diese Gerichte das Warschauer Abkommen auf Luftbeförderungen von/nach Taiwan anwandten. Die Stimmen aus Taiwan machten geltend, die Republik China (Taiwan) sei kein Teil der Volksrepublik China (die ihrerseits dem Warschauer Abkommen 1958 und dem Haager Protokoll 1975 beitrug). Vielmehr sei Taiwan ein eigenständiger Staat, der das Warschauer Abkommen weder unterzeichnet noch ratifiziert habe. Es bedarf jedoch der näheren methodischen Betrachtung der Urteile, um zu klären, ob die Gerichte hier wirklich "falsch" liegen, oder ob der wahre Problemerkern nicht in Wirklichkeit anderen Orts liegt.

(1) Die Entscheidungen der Gerichte

(a) Fratelli Martinez v. Thai Airways (Italien)

In der Sache Fratelli Martinez v. Thai Airways³³⁾ wandte ein

29) Kadletz, Andreas: Rescue and Salvage of Aircraft: Private Claims and Preferred Security Rights, ZLW 46 (1997), 209 ff.

30) Siehe auch Kadletz, Andreas: Taiwan, China and the Warsaw Convention, 23-II An.Air Sp.L. (1998).

31) Lu, Angela Cheng-Jui: The Republic of China (Taiwan) and the Warsaw System, 22-II An.Air Sp.L. 175, 181 f. (1997).

32) Chen, C.V.: A Missing Link in the Warsaw Liability System: A ROC (Taiwan) Perspective, 22-I An.Air Sp.L. 77, 78 (1997).

33) Tribunal Neapel, 23. April 1983 - Nr. 2850 - unveröffentlicht. Eine Zusammenfassung findet sich in Air Law 14 (1989), 213 unter Nummer (7).

italienisches Gericht (Neapel) das Warschauer Abkommen auf einen Transport von Taipeh (Taiwan) nach Rom (Italien) an. Das Luftfrachtgut wurde dann von Rom weiter nach Neapel (Italien) befördert, wo der Empfänger feststellte, daß ein Teil der Ladung fehlte. Das italienische Gericht sah Taiwan zwar als selbständigen Staat an und stellte fest, Taiwan sei dem Abkommen nicht beigetreten. Überraschend und inkonsequent ist aber, daß das Gericht nachfolgend dennoch das Warschauer Abkommen anwandte. Es legte nämlich Art. 1 WA falsch aus: Es betrachtete den Transport insgesamt als grenzüberschreitenden (somit international im Sinne des WA). Das Teilstück Rom-Neapel wurde vom Gericht als selbständiger Teil des insgesamt internationalen Transportes angesehen. Daraus sollte die Anwendung des Warschauer Abkommens folgen, denn Abgangs- und Bestimmungsort lägen im Vertragsstaat Italien. Diese Entscheidung wird allgemein als abwegig und nicht im Einklang mit dem klaren Wortlaut des Warschauer Abkommens angesehen³⁴). Die Urteilsgründe, soweit überhaupt berichtet, lassen keinen Rückschuß darauf zu, warum das Gericht diesen Fehler gemacht hat. Man mag mutmaßen, daß das Gericht der kollisionsrechtlichen Beurteilung aus dem Weg gehen wollte, um nicht zur Anwendung des Rechts Taiwans kommen zu müssen. Dies würde etwa auch dem allgemein zu beobachtenden "Heimwärtstrend" bei der Lösung internationaler Sachverhalte durch Gerichte entsprechen³⁵). Jedenfalls kommt der Entscheidung kein Präzedenzwert zu.

34) Giumulla, Elmar, in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht - Warschauer Abkommen (Neuwied, Loseblatt), Einleitung, Rn. 25.

35) Zum "Heimwärtstrend" - einem Begriff, der Nussbaums Arbeiten der 40er Jahre dieses Jahrhunderts zugeschrieben wird - im internationalen Luftprivatrecht: Sand, Peter: Choice of Law in Contracts of International Carriage by Air (Montreal 1962) S. 55-57, 59 f.; Sand, Peter: 'Parteiautonomie' in internationalen Luftbeförderungsverträgen, ZLW 18 (1969), 205, 218; Kadletz, Andreas: Conflicts of Laws in Private International Air Law (Montreal 1996) S. 78 f.

(b) Landgericht Mönchengladbach (Deutschland)

Ein deutsches Gericht, das Landgericht Mönchengladbach, entschied 1988, da das Warschauer Abkommen auf eine Beförderung von Düsseldorf (Deutschland) nach Taiwan unanwendbar sei³⁶). In diesem Fall wurde ein Teil der Ladung durch Nässeschäden unbrauchbar. Das Gericht stimmte mit den Prozeßparteien darin überein, daß deutsches Recht Anwendung finde. Am 18.11.1975 sei das Warschauer Abkommen lediglich für die Volksrepublik China, nicht aber Taiwan, in Kraft getreten. Das Gericht meinte weiter, die Volksrepublik China und Taiwan seien zwei rechtlich voneinander unabhängige Staaten. Einzige Begründung des Gerichtes stellte der Hinweis auf einen Fundstellennachweis des deutschen Bundesgesetzblattes dar, in dem die Ratifizierung eines anderen Abkommens durch "China (Taiwan)" vom 9.1.1972 angezeigt wurde³⁷). Das Gericht prüfte aber in der Sache selbst nicht. Es prüfte weder, ob mit "China (Taiwan)" in diesem Falle die Volksrepublik einschließlich Taiwan gemeint war, noch untersuchte es selbständig und schlüssig, ob Taiwan die Voraussetzungen für die Anerkennung als Staat im völkerrechtlichen Sinne erfüllte.

Der wahre Grund, warum das Gericht Taiwan als Staat ansah scheint ganz woanders zu liegen: Kläger war der Versicherer. Die Anwendung deutschen Rechts, statt des Warschauer Abkommens, führte dazu, daß die deutschen Versicherungsbedingungen (hier die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen - ADSp) eingriffen. Insbesondere kam dem Versicherer eine Leistungsausschlussklausel zugute. Das Gericht gab klar zu erkennen, daß bei der Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens unabsehbar gewesen wäre, ob die Versicherungsbedingungen und insbesondere der Leistungsausschluss anwendbar und wirksam gewesen wären. Der Schwerpunkt der Entscheidung

36) Landgericht Mönchengladbach, 24. Februar 1988, 9 O 58/87, TranspR 1988, 283. Eine stark verkürzte englische Zusammenfassung findet sich in Air Law 14 (1989), 213 unter Nummer (3).

37) Bundesgesetzblatt 1983 II, S. 976 - International Convention against Racial Discrimination.

des Landgerichts lag klar und eindeutig bei der Anerkennung der Ausschlußklausel. Die Entscheidung hat, schon mangels Argumentation in der Sache, keine Präcedenzwirkung in der "Taiwan-Frage".

(c) Gerichte in den USA

US-Gerichte haben Taiwan nicht als Staat im völkerrechtlichen Sinne anerkannt. In der Sache *Atlantic Mutual v. Northwest*³⁸⁾ and *Lee v. China Airlines*³⁹⁾, entschieden US-Bundesgerichte, daß Taiwan zum Vertragsgebiet des Warschauer Abkommens gehöre, weil die Volksrepublik China dem Abkommen beigetreten sei. Die Gerichte wiesen insbesondere auf eine Regierungsverlautbarung hin, wonach die Regierung in Peking die einzige Regierung ganz Chinas einschließlich aller seiner Territorien, Protektorate etc. sei.

(2) Analyse

Der Schlüssel zu der Frage, ob China vor den Gerichten als Staat im völkerrechtlichen Sinne anerkannt werden konnte oder nicht liegt in erster Linie im innerstaatlichen Recht des Forums. Im anglo-amerikanischen Recht⁴⁰⁾ sind die Gerichte insoweit an die Anerkennung/ Nichtanerkennung durch ihre Regierungen gebunden⁴¹⁾. Dies hat gelegentlich dazu geführt, da fremde, nicht anerkannte Staaten nicht in der Lage waren, in den USA zu klagen (etwa gegen unredliche Geschäftspartner)⁴²⁾. Die US-Gerichte haben die Nachteile der gerichtlichen Bindung an Anerkennungsakte der Regierung in diesen Fällen stets erkant und ernst genommen. Dies hatte

38) *Atlantic Mutual Ins. v. Northwest Airlines*, 796 F.Supp. (E.D. Wisc. 1992).

39) *Lee v. China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D. Cal. 1987).

40) Siehe auch *Bank of China v. Wells Fargo Bank & Union Trust*, 104 F.Supp. 59 (N.D. Cal. 1952), aff'd 209 F.2d 407 (9 Cir. 1953) wo das Gericht sichtlich bemht war, die Interessen "beider China" hinsichtlich der Bank of China auszugleichen.

41) Siehe dazu den Fall *Bank of China*; Seidl-Hohenveldern, Ignaz: *Völkerrecht* (8. Aufl. Köln 1994), S. 167 (Rn. 670); McDougal, M./Reisman, W.: *International Law in Contemporary Perspective - The Public Order of the World Community* (Mineola/ New York 1981), S. 391.

42) Siehe etwa *RSFSR v. Cibario*, [1923] *Ann.Dig.* 1923/24, Nummer 17.

jedoch bisher nicht zur Folge, daß diese Praxis aufgegeben wurde. Statt dessen wurde und wird mit der Rückwirkungsfiktion einer eventuellen späteren Anerkennung gearbeitet⁴³). Demgegenüber haben deutsche und österreichische Gerichte die völkerrechtliche Frage nach der Staatsqualität⁴⁴) stets unabhängig entschieden⁴⁵). Sie sind nicht an die Anerkennung/Nichtanerkennung ihrer Regierungen gebunden. Andererseits binden die Ansichten der Gerichte auch die Regierungen nicht⁴⁶). Es wird deutlich, daß die unterschiedliche Beurteilung der "Taiwan-Frage" durch die Gerichte entscheidend von der Freiheit/Bindung der Gerichte abhängt. Da die US-amerikanischen Entscheidungen mit der Anerkennungspraxis der US-Regierung im Einklang stehen⁴⁷), sind sie rechtlich nicht zu beanstanden. Es besteht daher kein Anlaß, sie als "falsch" oder "unhaltbar" zu bezeichnen⁴⁸).

(3) Folgerungen

Die Kommentare der taiwanischen Autoren⁴⁹) gehen daher in die falsche Richtung. Statt die US-Gerichte, die rechtlich korrekt entschieden haben, zu kritisieren, hätte sich ihr Angriff gegen die völkerrechtliche Anerkennungspraxis der US-Regierung richten müssen. Andererseits ist - entgegen der Zustimmung aus Taiwan - die italienische Entscheidung unhaltbar, weil sie eindeutig gegen den Wortlaut des Warschauer Abkommens verstößt. Aber

43) Eine kritische Analyse findet sich bei Seidl-Hohenveldern, Ignaz, *ibd.*

44) Zu den Voraussetzungen der Staatsqualität: Seidl-Hohenveldern, Ignaz, *ibd.*, S. 158 ff. (Rn. 622 ff.).

45) Dazu schon das deutsche Reichsgericht, 29. Juni 1920, RGSt 55, 81 (82); 10. Mai 1921, RGSt 56, 4 (6). Beide Fälle betreffen das Strafrecht unter Umständen, wo die Staatsqualität geklärt werden mußte. In beiden Fällen wurde sie bejaht, obgleich die Regierung eine Anerkennung ablehnte.

46) Nheres bei Seidl-Hohenveldern, Ignaz, *ibd.*, S. 168 ff. (Rn. 670-673).

47) Dazu siehe das Memorandum for All Departments and Agencies: The White House, 44 Fed.Reg. 1075 (1979); siehe ferner den Taiwan Relations Act, 22 U.S.C. 3301 et seq. (1979), der sich auch bei McDougal, M./Reisman, W., *ibd.*, S. 326-328 findet.

48) Lu, Angela Cheng-Jui, *ibd.*, S. 182 sah sie als "unhaltbar" ("insupportable") und "völlig falsch" ("absolutely wrong") an; Chen, C.V., *ibd.*, S. 78 bezeichnete sie als "falsch" ("erroneous") und "empörend" ("outrageous").

49) Siehe vorhergehende Fußnote .

auch die deutsche Entscheidung des Landgericht Mchengladbach gibt für die Taiwan-Frage nichts her. Das Gericht liefert keine Begründung für seine Annahme, Taiwan sei ein Staat im völkerrechtlichen Sinne. Statt dessen wird deutlich, daß das Gericht nur im Auge hatte, die deutsche Leistungsausschlußklausel zur Anwendung zu bringen. Aus den europäischen Entscheidungen zur Taiwan-Frage folgt daher nichts.

Auch die Stimmen aus Taiwan habe hier bisher nicht unterstützend argumentiert. So wurde zwar behauptet, daß die Anwendung des Warschauer Abkommens auf Taiwan-Fälle wegen des nicht erfolgten Beitritts Taiwans zum Warschauer Abkommen einen Verstoß gegen das Wiener Abkommen über völkerrechtliche Verträge darstelle⁵⁰). Schaut man sich das Wiener Abkommen genau an, so wird man aber lediglich feststellen, daß Art. 2 (1) (g) nur besagt, daß ein *Staat* durch seine Zustimmung an ein völkerrechtliches Abkommen gebunden wird. Zwar mag Taiwan dem Warschauer Abkommen bisher nicht beigetreten sein; daraus folgt aber noch nicht die völkerrechtliche Staatsqualität Taiwans. Die Frage des Beitritts ist, solange der Nachweis der Staatsqualität nicht geführt wird, irrelevant.

English Summary

- I. The development of air carrier liability, from a European perspective, is characterized by a few core issues and a number of other points some of which are rather peculiar.

- II. 1. The most visible development in the European Union is the entry into force of the EU regulation on passenger liability (Reg. no. 2027/97 of 9 Oct. 1997) on 17 Oct. 1998. The regulation reflects that the EU is unwilling to await the slow process of internationally amending the outdated Warsaw System. The

50) Lu, *ibid.*, S. 182.

regulation imposes strict liability and a liability cap of 100,000 SDR on EU carriers. Injured passengers are also entitled to ask for a lump sum, payable within two weeks subsequent to the accident. Not yet is clear whether the regulation is applicable to all services between EU and non-EU countries. Some aviation experts are of the opinion that there may be distortions of competition between EU and non-EU carriers. Since advertising a "better" liability system in the case of accidents is rather unpopular (because it raises the notion of crashing airplanes), such distortions can only result from increased fares. Major airlines, on the one hand, hold insurance policies which already now exceed by far the requirements of the increase in liability established by the EU regulation. Smaller airlines, on the other hand, have already been subject to an increase in premiums due to the implementation of the IATA Intercarrier Agreement of 1995. The EU regulation may have a similar impact on small European carriers which mainly perform charter services.

2. In Germany there is an ongoing major controversy on Art. 25 of the Warsaw Convention. More than once, German courts have turned over the system of Art. 20, 22, 25 WC by overriding it with notions taken from the domestic rules of evidence. The courts justified the application of those notions on the basis of Art. 28 (2) WC, under which procedure is governed by the *lex fori*. The cases at stake concerned damage to cargo as to which the carrier failed to explain the circumstances of its occurrence. In particular, the carrier was not able to trace the way the cargo had been carried. The courts concluded that in such a case, where the carrier had control over the cargo but was unable to make a clear statement, it constitutes gross negligence that the carrier even fails to duly trace the way of transport. This approach is almost unanimously contended by German air law practitioners. The courts failed to

recognize the liability system of the Warsaw Convention, clearly stating that in the absence of the proof of gross negligence, the limitation of liability under Art. 22 WC can be invoked by the carrier. A Supreme Court ruling on the matter is yet outstanding.

3. The type of case which is of the highest practical relevance is an overhead bin accident. Countless passengers have sustained heavy injuries by objects falling out of the bins. Almost regularly, airlines fail to comply with the respective rules of domestic aviation legislation. Recently there has been an Austrian/German case which was subject to public interest. It was solved in a settlement where the passenger received compensation which almost matches US standards. It is a unique case in Germany, and lawyers wonder whether this is a milestone in a movement towards excessive passenger compensation in Europe.
4. In summer 1998 the German law of transportation, including the air transport rules, has been revised in its entirety. The rules have been harmonized with the law applicable to international carriage of goods on the road, the so-called CMR (Convention relative au contrat de transport international en route of 1956). Those rules, however, are heavily modelled on the Warsaw Convention. Yet another well-known concept of international air transport law has been adopted by German domestic law: The liability of the performing carrier as laid down in the Guadalajara Convention of 1961.

- III. 1. The German State Court at the city of Essen recently rendered an incredible judgment: IATA was held without standing to sue for damages amounting to 3.9 mio. DM against a German travel agent. While the German court wrongfully neglected the fact that IATA

is a corporation under Canadian law, it seems that IATA's attorneys also were at fault. They failed to lead the court, which was unwilling to look into foreign law by itself, the way to a reasonable judgment.

2. Other major legal concerns in Europe were the decision of the US Supreme Court in *Zicherman v. KAL* (1996) and the law governing possible actions relating to the crash of an aircraft in the Indian Ocean. Another point of legal interest in Europe is the way European court decisions have been interpreted by Taiwanese authors to "form a link between Taiwan and the Warsaw Convention". Particularly a German and an Italian court held the WC inapplicable to the carriage from/to Taiwan. This approach, allegedly proving that Taiwan constitutes a State under public international law, was favored by Taiwanese authors, while the opposite approach of US courts was severely criticized. These Taiwanese authors, however, failed to realize that neither the ruling of the German court, nor the ruling of the Italian court are persuasive. The Italian court's decision is flatly inconsistent with the wording of the Warsaw Convention, and the German court did not give a single reason why it considered Taiwan a State. Instead, it gave a long reasoning on other (and apparently to the court more interesting) legal questions, which it could only address after having denied the application of the Warsaw Convention. Hence the German decision is no authority at all on the matter. US courts having ruled to the contrary on the same issue, however, have always clearly recognized the dilemma. They have recognized that Taiwan might well qualify as a State, but that the judges are bound by the acts of recognition or withholding recognition by their governments. Continental European legal systems, on the other hand, feature a different approach under which the courts are independent as to the recognition of sovereignty. But in the

absence of a persuasive reasoning, nothing follows from the European decisions. It is somewhat surprising that these Taiwanese authors have not taken on at this point, and “amended” the approach by forming a persuasive synthesis of the US and the European reasonings.