

Schadensort entscheidet in der Luftfracht über die Haftungshöhe

Rechtsanwalt
Carsten Vyvers



Foto: privat

Die Frage: Wir organisieren für einen Kunden regelmäßig den Versand von Ware aus Spanien nach Russland. Die Sendungen werden absprachegemäß unter einem Luftfrachtbrief zunächst von Spanien nach Deutschland geflogen und dann von Deutschland aus weiter nach Russland. In der Vergangenheit sind uns öfter Sendungen auf dem Flughafen Madrid abhanden gekommen. Haften wir für diese Verluste unbegrenzt?

Die Antwort: Nein, sagt der Bundesgerichtshof (BGH) in seinem Urteil vom 22. Oktober 2009 (AZ: I ZR 88/07). Zwar gilt grundsätzlich, dass Russland noch nicht das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom

28. September 1999 (kurz Montrealer Übereinkommen 1999 oder MÜ) unterzeichnet hat. Auf Lufttransporte nach Russland findet grundsätzlich daher noch das ältere internationale Luftverkehrsabkommen, das sogenannte Warschauer Abkommen (WA) Anwendung. Dieses sieht für den Fall einer leichtfertigen oder vorsätzlichen Schadensherbeiführung eine volle Haftung des Luftfrachtführers vor, wie sie auch aus dem deutschen Transportrecht bekannt ist (vergleiche Artikel 25 WA 1955). Dem Montrealer Übereinkommen ist solch eine Haftungsdurchbrechung jedoch fremd (vgl. Art. 22 Abs. 3 MÜ). In dem oben erwähnten Urteil stellt der BGH jedoch klar, dass sich der Luftfrachtführer auch auf ein für ihn günstigeres Haftungsregime berufen kann, wenn die Transportteilstrecken

vorher bekannt oder zwischen den Parteien vereinbart waren. Da Spanien und Deutschland beide Unterzeichnerstaaten des Montrealer Übereinkommens sind, darf sich der Luftfrachtführer im vorliegenden Fall auch auf die Haftungsbegrenzungen des Montrealer Übereinkommens von 19 Sonderziehungsrechten pro kg der Sendung berufen.

Der Praxistipp: Immer mehr Staaten treten dem modernen Montrealer Übereinkommen bei. Damit schwindet die Bedeutung des Warschauer Abkommens weiter. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Warschauer Abkommen weiterhin bei einer Vielzahl von Transporten – beispielsweise auf den afrikanischen oder asiatischen Kontinent – noch Anwendung findet. Das

Urteil des Bundesgerichtshofs bietet eine zusätzliche Chance für Luftfrachtführer und Spediteure, ihre Haftungsrisiken zu reduzieren. Im Schadenfall sollte daher nicht vorschnell ein „schlechter Vergleich“ abgeschlossen werden. Vielmehr ist anhand der Schnittstellenkontrollen nachzuerfolgen, wo auf welcher Luftteilstrecke der Schaden eingetreten ist. Möglicherweise trifft für den Teil noch das MÜ mit seiner Haftungsbegrenzung zu. Dies kann dann, wie geschildert, zu einer erheblichen Verbesserung der Verhandlungsposition des Luftfrachtführers führen.

DVZ 18.3.2010

Carsten Vyvers, Rechtsanwalt und Speditionskaufmann, Kanzlei Arnecke Siebold Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft, Frankfurt am Main. Kontakt über hector@dvz.de