



Hochschule Anhalt

Fachbereich Wirtschaft

## **Masterarbeit**

# **Wie beeinflussen die internationalen Abkommen im Luftverkehr die deutsche Vertragsfreiheit?**

**1. Gutachter: Prof. Dr. Gülbay-Peischarde**

**2. Gutachter: Prof. Dr. Dr. habil. Himpel**

**Abgeben von: Christina Dedekind**

**Matrikelnr.: 40 50 529**

**Abgegeben am: 28. Juni 2016**

<b>A) EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>B) GANG DER ARBEIT</b>	<b>2</b>
<b>C) PRAKTISCHES FALLBEISPIEL</b>	<b>3</b>
<b>D) WARSCHAUER ABKOMMEN</b>	<b>5</b>
<b>E) OPEN-SKIES ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN GERICHTHOFS</b>	<b>13</b>
<b>E) MONTREALER ÜBEREINKOMMEN</b>	<b>16</b>
<b>F) ZWISCHENPRÜFUNG</b>	<b>23</b>
<b>G) CHICAGOER ABKOMMEN</b>	<b>25</b>
<b>H) IATA</b>	<b>32</b>
<b>I) PRÜFUNG</b>	<b>40</b>
<b>J) FAZIT</b>	<b>43</b>
<b>ANLAGE 1</b>	<b>45</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>VII</b>
<b>SELBSTSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG</b>	<b>XII</b>

<b>A) EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>B) GANG DER ARBEIT</b>	<b>2</b>
<b>C) PRAKTISCHES FALLBEISPIEL</b>	<b>3</b>
BEISPIEL	3
<b>D) WARSCHAUER ABKOMMEN</b>	<b>5</b>
I) GELTUNGSBEREICH	7
II) HAFTUNG INNERHALB DES WA	7
1) DER LUFTFRACHTBRIEF	8
2) DER HAFTUNGSZEITRAUM	9
3) SCHADENSFÄLLE UND HAFTUNGSSUMMEN	10
III) KRITIK AM WA	12
<b>E) OPEN-SKIES ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN GERICHTHOFS</b>	<b>13</b>
I) SACHVERHALT	13
II) RECHTLICHER HINTERGRUND	14
III) ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE DES EUGH	14
IV) FOLGEN AUS DEM URTEIL	15
<b>E) MONTREALER ÜBEREINKOMMEN</b>	<b>16</b>
I) GELTUNGSBEREICH	17
II) HAFTUNG INNERHALB DES MÜ	18
1) DER LUFTFRACHTBRIEF	18
2) DER HAFTUNGSZEITRAUM	18
3) SCHADENSFÄLLE UND HAFTUNGSSUMMEN	20
III) KRITIK AM MÜ	21
<b>F) ZWISCHENPRÜFUNG</b>	<b>23</b>
<b>G) CHICAGOER ABKOMMEN</b>	<b>25</b>
I) DIE FREIHEITEN DER LUFT	25
II) ICAO	26
1) FINANZIERUNG	30
2) ORGANE	30

<b>H) IATA</b>	<b>32</b>
<b>I) GRÜNDUNGSGRUNDLAGE</b>	<b>34</b>
<b>II) MITGLIEDSGESELLSCHAFTEN UND STRATEGISCHE PARTNER</b>	<b>34</b>
<b>III) IATA-BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN</b>	<b>35</b>
1) INTERCARRIER-AGREEMENTS	35
2) CONDITIONS OF CARRIAGE FOR CARGO	36
<b>IV) THE AIR CARGO TARIFF AND RULES (TACT)</b>	<b>37</b>
<b>V) DANGEROUS GOODS REGULATIONS (DGR)</b>	<b>37</b>
<b>I) PRÜFUNG</b>	<b>40</b>
<b>J) FAZIT</b>	<b>43</b>
<b>ANLAGE 1</b>	<b>45</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>VII</b>
<b>SELBSTSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG</b>	<b>XII</b>

## Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1 Haftungssumme. Es erfolgte nur eine Erhöhung für Passagierschäden</i>	11
<i>Tabelle 2 Haftungssummen im Vergleich</i>	20

## Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1 Magisches Dreieck - eigene Darstellung</i>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
---	---

## Abkürzungsverzeichnis

ABB	-	Allgemeine Beförderungsbedingungen
Abs.	-	Absatz
AEUV	-	Vertrag über die Arbeitsweise der europäischen Union
AGB	-	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Art.	-	Artikel
AWB	-	Airway Bill
BGB	-	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	-	Bundesgerichtshof
Bzw.	-	beziehungsweise
CMR	-	Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen
EGV	-	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
f.	-	folgend
ff.	-	fortfolgend
Gem.	-	gemäß
HGB	-	Handelsgesetzbuch
i. S. d.	-	im Sinne des
i.V.m.	-	in Verbindung mit
IATA	-	International Air Transport Association
ICAO	-	International Civil Aviation Organization
LG	-	Landgericht
MÜ	-	Montrealer Übereinkommen
Rn.	-	Randnummer
SZR	-	Sonderziehungsrecht
TKM	-	Tonnenkilometer
WA	-	Warschauer Abkommen
z. B.	-	zum Beispiel

### A) Einleitung

Die erste Auseinandersetzung mit dem unmöglich zu erreichend scheinenden Luftraum über der Erdoberfläche, erfolgte durch Samuel Pufendorf<sup>1</sup> im Jahr 1672: in Paris wurde der erste Heißluftballon entwickelt und die Stadt überflogen. Hierin sah die Polizei von Paris eine potenzielle Gefahr für Brände im Falle eines Absturzes. Danach erfolgte im Jahr 1784 eine erste Verordnung für den Bereich der Luftfahrt. Somit wurden die erste Regelung erlassen die den Überflug von Paris untersagte.<sup>2</sup>

Wie wichtig der Bereich des Luftrechts werden sollte, wird in der heutigen Zeit immer klarer. So ist, nach eigenen Angaben, der Flughafen Frankfurt/Main der größte Frachthub in Europa. Allein im Jahr 2015 wurden 2,13 Millionen Tonnen an Fracht<sup>3</sup> hier umgeschlagen. Damit steht der Flughafen auf Platz 9 der Weltrangliste. Der größte Frachtumschlagsplatz ist Hong Kong mit 4,41 Millionen Tonnen im Jahr 2014.<sup>4</sup>

Diese doch recht hohen Transportmengen an Gütereinheiten waren um 1900 undenkbar. Zwar war es besonders wichtig eilige Postsendungen mithilfe der Fluggeräte ebenfalls zu transportieren, allerdings stand bei dieser Entwicklung primär der Passagiertransport im Mittelpunkt. Dabei ist die Luftfracht einer der wichtigsten Exportwege für die deutsche Wirtschaft. Oft werden dabei Güter transportiert, die keinen großen Temperaturschwankungen ausgesetzt sein dürfen (z.B. Lebendimpfstoffe) oder Güter, welche besonders schnell verarbeitet werden müssen/sollen. Insgesamt zeichnen sich Luftfrachtgüter durch einen besonders hohen Wert, gemessen am Volumen und Gewicht aus.<sup>5</sup> Somit ist klar, dass die Luftfracht sich konsequent einen wichtigen Stellenwert im Frachtgeschäft erkämpft hat, gerade im Hinblick auf internationale Expresssendungen. Daraus lässt sich auch schließen, wie wichtig ein einheitliches, internationales, Regelungssystem ist.

---

<sup>1</sup> Pufendorf war einer der ersten (deutschen) Juristen und war begeisterter Naturrechtler (Quelle: Deutschlandfunk - Früher Aufklärer)

<sup>2</sup> Schladebach: Luftrecht Rn. 34 ff.

<sup>3</sup> Hierbei wird, entgegen des Wortlauts des HGB, unter dem Begriff "Fracht" eine Gütereinheit bzw. mehrere Gütereinheiten verstanden.

<sup>4</sup> Frankfurt Airport: Daten & Fakten

<sup>5</sup> BDL - Die deutsche Luftfracht im internationalen Wettbewerb S. 13

### B) Gang der Arbeit

Im ersten Teil der Arbeit wird das fiktive Fallbeispiel konstruiert. Dieses wird in der Arbeit zur Prüfung aufgegriffen werden, mit Fragestellung „kann/muss hier Schadensersatz geleistet werden“?

Dies beginnt bei dem völkerrechtlichen Aspekt, dem Warschauer Abkommen. Anschließend erfolgt eine Erläuterung des Grundsatzurteils des EuGH zu den Open-Skies Abkommen. Dies ist notwendig um zu klären, warum die Europäische Union ebenfalls das Montrealer Abkommen unterzeichnet hat, welches im Jahr 2001 in Kraft getreten ist.

Bei dem Warschauer Abkommen, sowie bei dem Montrealer Übereinkommen werden zuerst die historischen Aspekte bzw. die historische Entwicklung erläutert. Anschließend werden die Anwendungsbereiche, sowie der Haftungsbereich (Wann wird gehaftet? Wie hoch wird gehaftet?) näher betrachtet.

Abschließend für den ersten Teil der Arbeit erfolgt eine Zwischenprüfung ob hier bereits die Lösung zu finden ist oder ob im privatrechtlichen Sektor etwa in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen bzw. Allgemeinen Beförderungsbedingungen, die Ursache für die herrschende Problematik liegt.

Anschließend wird die International Civil Aviation Organization (ICAO) und ihre Aufgaben näher erläutert. Dies ist zwingend notwendig, da ohne diese, der Luftverkehr heute nicht dort stehen würde, wo er aktuell ist.

Der International Air Transport Association (IATA) , wird ein gesonderten Schwerpunkt gewidmet, da diese für die Allgemeinen Beförderungsbedingungen verantwortlich ist. Des Weiteren unternimmt der Luftverkehrsverband alles um die Interessen des Industriezweigs optimal zu vertreten. Dabei wird auch kurz besprochen, ob die Institution überhaupt eine Parteifähigkeit erlangen kann, da dieses bereits ein Streitpunkt in der Bundesrepublik Deutschland war.

Abschließend wird betrachtet, ob tatsächlich eine Vertragsverletzung vorgelegen hat und welche Rechtsfolgen sich daraus ergeben.

Weiter anzumerken ist, dass sich diese Arbeit auf den Güterrechtlichen Aspekt beschränken wird und somit der Passagebereich vernachlässigt wird.



### C) Praktisches Fallbeispiel

Im nachfolgenden fiktiven Beispiel wird eine Lieferung fingiert um aufzuzeigen, inwiefern die staatlichen Abkommen, wie auch die Regulierungen der private Interessenvertreter, die Individual Abrede beeinflussen. Dabei wurden bewusst zwei Länder gewählt, die beide das Montrealer Übereinkommen (sowie das Warschauer Abkommen) unterzeichnet und ratifiziert haben. Des Weiteren wird eine fiktive Fluggesellschaft gewählt, welche Mitglied in der IATA ist.

Um ein besseres Verständnis für das Fallbeispiel zu erhalten wurde eine grafische Übersicht als Ursache-Wirkungs-Ursache-Modell (Anhang 1) erstellt.

#### Beispiel

Ein Unternehmen muss ein Wartungsgerät<sup>6</sup>, vergleichbar in der Art eines Laptops, an ihren Techniker in Tokio per Express versenden, da dessen Gerät auf Grund eines Feuchtigkeitsunfalls ausgefallen ist. Für diese Expresslieferung wird ein Unternehmen beauftragt, welches sich auf Expresslieferungen per Luftfracht spezialisiert hat und zudem über eigene Flugmaschinen verfügt.

Der Luftfrachtbrief wird durch das Unternehmen selbst ausgefüllt, allerdings erfolgen für die vorgeschrieben Felder Rückfragen an den Absender. So beträgt das Gewicht der Sendung (inklusive Verpackung) 6,35 kg. Weiter werden mit dem AWB die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (der IATA) an das Unternehmen übermittelt, mit dem Hinweis ebenfalls die Gefahrgutbestimmungen die beigelegt wurden zu überprüfen (genauso wie den AWB), ob das zu versendende Frachtstück diesem unterliegt. Denn der Luftfrachtführer behält sich vor, im Falle von nicht deklarierten Gefahrgut die Sendung zu verweigern, bzw. dieses aus der Sendung zu entfernen. Auf dieses wurde auch in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen hingewiesen.

Bei der Abholung des Frachtstücks, gibt das Unternehmen dem Fahrer die unterzeichneten Luftfrachtbriefe mit, sowie das Frachtstück, ohne nennenswerte Zusatzinformationen.

Der Transport erfolgt von einem zentralen HUB in Deutschland mit einer Zwischenlandung in China zum Umladen nach Tokio, Japan.

---

<sup>6</sup> der Lithium-Ionen Akku ist entnehmbar – für eine grafische Darstellung siehe *Figure 2 Example of a Lithium Ionen Battery* des *Lithium Battery Guidance Document* der IATA

## C) Praktisches Fallbeispiel

Bei der Sicherheitskontrolle der Fracht entdeckt ein Angestellter der Fluggesellschaft, dass das Wartungsgerät einen Lithium-Ionen-Akku enthält. Er öffnet das Paket, entfernt diesen und verpackt ihn als ein weiteres Frachtstück, welches mit einem späteren Flug via Luftfracht befördert wird. Dieses wird auch auf dem Airway Bill vermerkt.

Bei der Ankunft in Tokio werden beide Pakete gesammelt und schließlich dem Empfänger überstellt.

Was dem Angestellten nicht bewusst war ist, dass das Wartungsgerät diesen Akku als dringend notwendige Stromreserve brauchte und die Entfernung eine sofortige Zerstörung zur Folge hatte. Der Techniker meldet dies nun seinem Unternehmen in Deutschland.

Hier ergibt sich nun die Fallfrage: Wer haftet für den Schaden?

Dieses soll in den folgenden Abschnitten näher erläutert werden. Dabei erfolgt zuerst eine theoretische Erläuterung und anschließend eine praktische Anwendung.

### D) Warschauer Abkommen

Das Warschauer Abkommen (kurz: WA) war das erste Abkommen im zivilrechtlichen Bereich der Luftfahrt. Es legt die Rahmenbedingungen für den Transport von Fracht, Post und Passagieren im internationalen Luftverkehr fest.

Insgesamt haben 152 Länder<sup>7</sup> im Laufe der Jahrzehnte das Warschauer Abkommen unterzeichnet.<sup>8</sup> Bei der tatsächlichen Unterzeichnung waren 23 Regierungen beteiligt. Für Deutschland trat das Abkommen am 29. Dezember 1933 in Kraft.<sup>9</sup> Über die Jahre gab es eine Vielzahl von Ergänzungen des Abkommens, vor allem auch um das Gesetz an die „Moderne“ immer wieder anzupassen. So wurden insgesamt 7 Änderungen festgelegt. Auf diese Art und Weise ergab sich allerdings ein „*juristischer Flickenteppich*“<sup>10</sup>. Für andauernde Kritik sorgte vor allem der Haftungsrahmen, bzw. die begrenzte Höhe im Falle der Haftung. Dies hatte vor allem den Hintergrund, dass im Jahr 1929 viele Unternehmen noch nicht ausreichend Kapital hatten und diese als besonders schützenswert angesehen wurden. Es sollte schließlich auf keinen Fall ein neuer Industriezweig „abgewürgt“ werden.<sup>11</sup>

Im Folgenden werden die jeweiligen Jahre mit Änderungen bzw. Ergänzungen dargestellt:

- **1955 Den Haager Protokoll**

Das Den Haager Protokoll (kurz: Haager Protokoll; HP) war die erste Änderung des Abkommens von 1929. In Kraft trat es am 1. August 1963. Es erhöhte die Haftungsgrenze im Falle von Todesfällen oder Verletzungen der Passagiere.<sup>12</sup> Die bisherige Grenze lag bei 125.000 Poincaré Goldfranken und wurde nun verdoppelt. Probleme gab es bei diesem Protokoll mit der Ratifizierung nicht, allerdings war die Haftungshöchstgrenze aus Sicht der USA<sup>13</sup> zu niedrig angesetzt.<sup>14</sup>

Im aktuellen Stand haben rund 137 Staaten das Haager Protokoll ratifiziert.<sup>15</sup>

---

<sup>7</sup> ICAO - Contracting Parties; Warsaw Convention 1929 and the Hague Protocol 1955

<sup>8</sup> Fischer in Hölser: Lorenz 1 - Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf, S. 529

<sup>9</sup> Mensen: Handbuch der Luftfahrt S. 379

<sup>10</sup> vgl. Schladebach: Luftrecht Rn. 205

<sup>11</sup> Tompkins in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Luftrecht Band 3 Teil II Haftung Rn. 151 sowie Prokrant in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: Handelsgesetzbuch Rn. 5

<sup>12</sup> Tompkins in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Luftrecht Band 3 Teil II Haftung Rn. 154

<sup>13</sup> Die Ratifizierung erfolgte erst im Jahr 2003 ausdrücklich. Zu der Zeit gab es eine Sondervereinbarung zwischen IATA und der Civil Aeronautics Board (Giemulla/Van Schyndel, Schorcht: Luftverkehrsrecht – Ein Überblick)

<sup>14</sup> Aufsatz, den ich Denny gegeben habe

<sup>15</sup> ICAO - Contracting Parties; Warsaw Convention 1929 and the Hague Protocol 1955

## D) Warschauer Abkommen

- **1961 Guadalajara Zusatzabkommen**

Unterscheidung in den ausführenden und vertraglichen Luftfrachtführer.<sup>16</sup> Führt ein anderer Luftfrachtführer(als der vertragliche aufgeführte) den Flug durch, so unterliegt er ebenfalls den gleichen Rechten und Pflichten wie der vertragliche Luftfrachtführer.<sup>17</sup>

- **1966 Montreal Interim Agreement**

Im Jahr 1965 kündigten die Vereinigten Staaten von Amerika das Warschauer Abkommen (in der Version von 1929; das HP hat die USA nie unterzeichnet), aufgrund der geringen Haftungsgrenzen. Auf Initiative der IATA wurde schließlich eine neue Grundlage geschaffen, welche die Haftung auf 75.000 US-Dollar im Fall von Unfällen oder Todesfällen an hob.

Da dieses Abkommen von der IATA ausging, musste es nicht durch die Staaten selbst ratifiziert werden, sondern von Unternehmen, welche Flüge in die USA anboten.<sup>18</sup>

- **1971 Guatemala-City-Protokoll**

Es sollte eine Anhebung der Haftungsgrenze auf 1.500.000 Poincaré Goldfranken stattfinden. Da aber nicht genügend Länder dieses Protokoll unterzeichneten, trat es nie in Kraft.<sup>19</sup>

- **1975 Montrealer Protokolle (Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4)**

Hier ist besonders Protokoll Nr. 4 (Nr. 1 und 2 traten erst 1996 in Kraft; Nr. 3 ist bis heute nicht in Kraft)<sup>20</sup> von Bedeutung, da diese Änderungen auch den Luftfrachtbrief betrifft. Dieser muss nun nicht mehr zwingend in Papierform mitgeführt werden, sondern kann auch elektronisch übermittelt werden. Ebenfalls muss kein expliziter Hinweis auf das Warschauer Abkommen enthalten sein. Auch wurden dem Frachtführer eine Haftungserleichterung verschafft.<sup>21</sup>

Besonders trickreich ist, dass mit der Akzeptanz des Montrealer Protokolls Nr. 4 auch das Den Haager Protokoll anerkannt wird. Dies ist besonders interessant, da die USA das Protokoll Nr. 4 unterzeichnet und ratifiziert haben.<sup>22</sup>

---

<sup>16</sup> Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated - A Legal Handbook, S. 7

<sup>17</sup> Mensen: Handbuch der Luftfahrt S. 383

<sup>18</sup> Tompkins in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Luftrecht Band 3 Teil II Haftung Rn. 164ff.

<sup>19</sup> Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated - A Legal Handbook, S. 8

<sup>20</sup> ebd.

<sup>21</sup> Otte in Tietje: Internationales Wirtschaftsrecht § 7. Internationales Transportrecht Rn. 126 - 127

<sup>22</sup> Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated - A Legal Handbook, S. 8

## D) Warschauer Abkommen

Im Folgenden Teil wird von der Version WA/HP 1955 ausgegangen. Ebenfalls werden nur die Frachtrechtlichen Aspekte näher betrachtet, da für das hier gegebene Fallbeispiel, nur den diesen Bereich tatsächlich berührt.

### I) Geltungsbereich

Um sich auf das WA berufen zu können, müssen folgende Faktoren erfüllt sein (siehe Artikel 1 WA/HP 1955):

1. eine internationale Beförderung (durch ein Fluggerät)  
Inbegriffen sind auch sogenannte Rundflüge. Dies bedeutet, dass zwar der Start- und Zielflughafen in ein- und demselben Vertragsstaat liegt, aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staat stattfindet. Dies ist eigentlich nur von Relevanz bei Passageverkehr, aber dennoch kann dies unter Umständen auch bei dem Transport von Fracht vorkommen.<sup>23</sup>
2. die Beförderung muss gegen Entgelt<sup>24</sup> stattfinden (somit entsteht ein Frachtvertrag)  
Auf Grund dessen, dass ein Gut versendet werden soll, ergibt sich ein Erfolgsversprechen durch den Luftfrachtführer. Zu vergleichen ist dies mit dem § 407 HGB bzw. sollten Regelungslücken entstehen kann auch ein Rückgriff auf den Werkvertrag gem. § 631 BGB erfolgen.<sup>25</sup>
3. beide Staaten müssen das WA ratifiziert haben.<sup>26</sup>

Ausgenommen von diesem Abkommen sind allerdings die Postleistungen (Art. 2 Abs. 2).

### II) Haftung innerhalb des WA

Um überhaupt einen Haftungsanspruch geltend machen zu können, muss nachgewiesen werden, dass etwas transportiert wurde. Hierzu wird als Beweis auch der Luftfrachtbrief dienen. Da auch in Zusammenhang mit diesen sich Haftungsansprüche ergeben können, wird dieser zuerst erläutert.

---

<sup>23</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 1 Teil B. 2. Abschnitt. Luftverkehrsabkommen Rn. 13

<sup>24</sup> Dabei kommt es nicht auf den monetären Wert an. Es kann auch eine Dienstleistung als Entgelt gewertet werden. BGH, NJW 1974, 1617,1618

<sup>25</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 1 Teil B. 2. Abschnitt. Luftverkehrsabkommen Rn. 3

<sup>26</sup> Otte in Tietje: Internationales Wirtschaftsrecht § 7. Internationales Transportrecht Rn. 116

## D) Warschauer Abkommen

### 1) der Luftfrachtbrief

Auch Airway Bill (AWB) genannt, dient der Frachtbrief als Beweisdokument, dass der Vertrag abgeschlossen wurde und die Güter unversehrt übernommen wurden.<sup>27</sup>

Dabei ist der Luftfrachtbrief bei dem Warschauer Abkommen etwas komplizierter: So wurde zwar mit dem Protokoll Nr. 4 zwar Erleichterung verschafft, da der Frachtbrief nun auch in digitaler Form vorzuweisen möglich ist, dennoch war dies erst kurz vor der Jahrtausendwende technisch (theoretisch) möglich, dennoch gilt das Papierdokument oft noch als verbindlich, da das Protokoll Nr. 4 auch nicht von allen Staaten<sup>28</sup> ratifiziert wurde. Auch wurde bereits mit dem Haager Protokoll die vorgeschriebenen Angaben, die mindestens enthalten sein müssen, bereits drastisch reduziert.<sup>29</sup>

Das Dokument muss in englischer Sprache ausgestellt sein und dient als Beweis, dass ein Luftfrachtvertrag (Airway Bill; kurz AWB) abgeschlossen wurde.<sup>30</sup> Dieser ist in 3 Versionen anzufertigen und muss dieselben Angaben enthalten. Wird kein Frachtbrief ausgestellt, hat dies zur Folge, dass der Luftfrachtführer von der Haftungsbeschränkung des WA ausgenommen ist.<sup>31</sup> Sollten die Angaben allerdings voneinander abweichen, so ist Version 2 des AWB maßgebend.<sup>32</sup>

Besonders zu betonen ist, dass der Luftfrachtbrief auch gleichzeitig als „normaler“ Frachtbrief Funktion annimmt, wenn ein Ersatzverkehr gewählt wird.<sup>33</sup>

Um als Luftfrachtbrief (im Sinne des Art. 5 WA 1955) zu gelten müssen folgende Angaben enthalten sein:

- Die Zieldestination genauso wie der Abflugort. Dies ist wichtig, da auf diese Weise kontrolliert werden kann, ob die Staaten überhaupt das WA unterzeichnet haben und in welcher Version. Sollten jedoch Abflug- und Zielflughafen in einem Staat liegen, so muss

---

<sup>27</sup> Kirsch in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Band 3 Teil I Beförderung Rn. 203

<sup>28</sup> Von Deutschland wurde es nie unterzeichnet, weshalb in Handelsbeziehungen mit Deutschland noch das Haager Protokoll gilt.

<sup>29</sup> Kronke in Schmidt/Basedow[Hrsg.]: Münchener Kommentar Handelsgesetzbuch Art. 8 WA 1955 I. Normzweck Rn. 1

<sup>30</sup> Bejahend: Otte in Tietje: Internationales Wirtschaftsrecht § 7. Internationales Transportrecht Rn. 118 sowie Koller: Transportrecht Art. 11 WA 1955 I. Vorbemerkung zu den Art. 5 - 11 WA 1955 Rn. 1 ff. Verneinend: Martiny: Münchener Kommentar zum BGB ROM I-VO Art. 5 Rom I-VO Beförderungsverträge Rn. 67

<sup>31</sup> Kronke in Schmidt/Basedow[Hrsg.]: Münchener Kommentar Handelsgesetzbuch Art. 5 WA 1955 Rn. 2

<sup>32</sup> Koller: Transportrecht Art. 11 WA 1955 II. Ausstellung des Luftfrachtbriefs (Art. 5- 8 WA 1955) Rn. 3

<sup>33</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 18 II. Schadensereignis im Rahmen der Luftbeförderung Rn. 36

## D) Warschauer Abkommen

mindestens eine Zwischenlandung in einem Vertragsstaat liegen und auch benannt werden.<sup>34</sup>

- Ebenfalls muss darauf hingewiesen werden, dass der Transport den Bedingungen der beschränkten Haftung des WA unterliegt (Art. 8 lit. c WA 1955). Ein einfacher Hinweis auf das Warschauer Abkommen ist nicht ausreichend, da der Absender bzw. der Empfänger die Möglichkeit haben müssen, sich darüber klar zu werden, dass ein eventuell hochpreisiges Gut nicht vollständig in seinem monetären Wert abgedeckt ist.<sup>35</sup> Hier gilt allerdings, dass der Zeitpunkt des Hinweis bis zur Verfrachtung immer noch erfolgen kann (Art 9 WA 1955).

Liegen diese Angaben jedoch nicht vor oder verweigert der Absender das Ausfüllen eines solchen Frachtbriefs, so steht es dem Luftfrachtführer selbstverständlich frei die Beförderung zu verweigern bzw. solange zu verweigern bis der Frachtbrief korrekt ausgefüllt wurde.<sup>36</sup>

Eine Besonderheit in diesem Völkerrecht ist, dass der Absender eigentlich selbst den AWB ausstellen soll, aber auch den Luftfrachtführer beauftragen kann. Wird nun aber davon ausgegangen, dass der Absender diesen Luftfrachtbrief tatsächlich selbst ausstellt, muss der beauftragte Luftfrachtführer diesen tatsächlich prüfen und ggf. dem Absender wieder vorlegen um ihn auf das WA hinzuweisen um so die Haftungsbeschränkung zu erwirken.<sup>37</sup>

### 2) Der Haftungszeitraum

Ähnlich wie im Frachtrecht im HGB beginnt der Haftungszeitraum mit der Annahme des Guts und endet mit der Übergabe an den Empfänger.<sup>38</sup> Artikel 18 ist dabei recht eindeutig in der Formulierung, so ist der Luftfrachtführer auch dann verantwortlich, wenn sich das Gut nicht direkt am Flughafen befindet und unter sogenannte „Road-feeder“ Transporte fällt. Erfolgt aber ein Vertragswidriger Transport, ausschließlich auf der Straße, so greift das Abkommen nicht mehr (Art. 18 Abs. 3 WA 1955). Die logische Folge hieraus ist, dass auch die Haftungsbeschränkung entfällt und in diesem Fall das *lex specialis* anzuwenden ist.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> Art. 8 lit. b WA 1955

<sup>35</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 11 II. Ausstellung des Luftfrachtbriefs (Art. 5- 8 WA 1955) Rn. 8

<sup>36</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 11 VI. Unrichtige, ordnungswidrige Angaben und Erklärungen Rn. 22

<sup>37</sup> Ruhwedel: Neue Entwicklungen im Lufttransportrecht S. 424

<sup>38</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 18 II. Schadensereignis im Rahmen der Luftbeförderung Rn. 4

<sup>39</sup> Bei Straßentransport mit Grenzüberschreitung wäre es das CMR, andernfalls greift das HGB.

## D) Warschauer Abkommen

Ähnlich ist es mit multimodalen Transporten. Hier gilt das WA 1955 nur für den Abschnitt, welcher mit einem Luftfahrzeug zurückgelegt wird.

Eine immer wieder auftauchende Problematik ergibt sich aus der Formulierung „und seine Leute“ aus Art. 20 WA HP 1955. Transportiert der vertragliche Luftfrachtführer nun die Güter nicht selbst, sondern gibt diese weiter an Dritte, so endet seine Aufsichts- und Haftungspflicht nicht mit dieser Weitergabe. Vielmehr gehören eben diese Dritte zu der Formulierung „und seine Leute“. Dies kann sich zum Beispiel dadurch darstellen, dass eben diese Dritte dazu verpflichtet sind die ihnen anvertrauten Güter zu schützen (also Verlust, Beschädigung oder Verspätung verhindern) und diese auch wieder herausgeben müssen, sollte dies verlangt werden.<sup>40</sup> Ebenfalls in den Obhutszeitraum fällt das Entladen an einem Flughafen, auf dem ein Monopol für die Bodenabfertigung vorliegt. Vor allem besonders dann, wenn der Entladevorgang von einem leitenden Angestellten des Luftfrachtführers beobachtet wird.<sup>41</sup>

### 3) Schadensfälle und Haftungssummen

Wie in Artikel 18 formuliert, haftet der Frachtführer für Beschädigungen bis hin zur vollständigen Zerstörung, sowie für den Verlust der Güter. Ebenso muss für ein Schaden durch Verspätung aufgekommen werden. Sollte ein Gut beschädigt sein, so obliegt es dem Empfänger diesen Schaden innerhalb von sieben Tagen anzuzeigen. Dies muss in Schriftform erfolgen, dabei ist dieses aber an sich formfrei. Dies kann auch beispielweise durch eine Notiz auf dem AWB erfolgen. Ebenfalls zu betonen ist, dass nicht der Empfänger selbst den Schaden rügen muss, sondern dies auch durch (zum Beispiel) Angestellte oder sonstige vertretungsberechtigten Personen erfolgen kann. Wird dieser Anspruch nicht innerhalb der Frist geltend gemacht, erlischt er automatisch (ausgenommen der Frachtführer hindert an der Schadensanzeige).<sup>42</sup> Diese Frist verlängert sich, sollte neben der Beschädigung noch eine Verspätung hinzukommen auf 21 Tage, gemäß Art. 26 Abs. 2 WA/HP 1955.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 18 II. Schadensereignis im Rahmen der Luftbeförderung Rn. 4 - 5

<sup>41</sup> BGH vom 21. September 2000 – I ZR 135/98

<sup>42</sup> Schwenk/Giemulla: Handbuch des Luftverkehrsrechts Kapitel 15 Die Haftung bei der Verwendung von Luftfahrzeugen cc) Luftfracht Rn. 57

<sup>43</sup> Reuschle in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: Handelsgesetzbuch Vorbemerkung vor § 407 HGB Rn. 127 - 129



## D) Warschauer Abkommen

Von einem Verlust wird gesprochen, wenn das Gut sieben Tage nach dem vereinbarten Liefertermin immer noch nicht bei dem vertraglich vereinbarten Ziel bzw. Empfänger angekommen ist.<sup>44</sup>

WA 1929	WA/HP 1955
250 Goldfranken pro kg (ca. 27,35 €) <sup>45</sup>	250 Goldfranken pro kg (ca. 27,35 €) <sup>46</sup>

Tabella 1 Haftungssumme. Es erfolgte nur eine Erhöhung für Passagierschäden

Aber wie ist es wenn der Absender (vorsätzlich) falsche Angaben macht? Artikel 10 Abs. 2 WA/HP 1955 ist hierbei recht eindeutig: „*Er haftet für jeden Schaden[...], dass diese Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.*“

Der Luftfrachtführer ist nur für die Mindestangaben verantwortlich, da der Absender die zu verfrachtende Güter besser kennen sollte.<sup>47</sup> Dabei ist besonders zu beachten, dass sollten Angaben falsch sein, nur die Haftung eintritt, wenn sich diese Angaben direkt auf das Gut selbst beziehen. Hinzu kommt, dass die Angaben von dem Absender selbst erstellt sein müssen oder von einer seiner Hilfspersonen.<sup>48</sup> Zu differenzieren gilt es aber bei den Angaben. Trägt der Sender beispielsweise die Code-Bezeichnung für den Flughafen falsch ein, so kann ihm dieses nicht zu Lasten gelegt werden, da laut *Kronke* solche Angaben in die „*Frachtführersphäre*<sup>49</sup>“ und nicht in die „*Absendersphäre*<sup>42</sup>“ fallen. Zum Problem könnten nur die Vorschrift aus Artikel 16 WA/HP 1955 sein. So ist der Absender auch für die Zollunterlagen (sowie Steuer- und Polizei- z.B. beim Transport von Gefahrgut) zuständig. Diese Deklaration muss aber nicht zwingend mit dem AWB erfolgen.<sup>50</sup>

Dabei ist es zunächst egal, wann der Schaden genau entstanden ist. Die Voraussetzung zur Haftung des Absenders ist nicht dann erfüllt, wenn der Schaden während des (Luft-)

<sup>44</sup> Schwenk/Giemulla: Handbuch des Luftverkehrsrechts Kapitel 15 Die Haftung bei der Verwendung von Luftfahrzeugen cc) Luftfracht Rn. 49

<sup>45</sup> Reuschle in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: Handelsgesetzbuch Vorbemerkung vor § 407 HGB Rn. 128

<sup>46</sup> ebd.

<sup>47</sup> Kronke in Schmidt/Basedow[Hrsg.]: Münchener Kommentar Handelsgesetzbuch Art. 10 WA 1955 I. Normzweck Rn. 1

<sup>48</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 11 VI. Unrichtige, ordnungswidrige Angaben und Erklärungen Rn. 34

<sup>49</sup> vgl. Kronke in Schmidt/Basedow[Hrsg.]: Münchener Kommentar Handelsgesetzbuch Art. 10 WA 1955 II. Schadensverursachende Angaben Rn. 4

<sup>50</sup> Koller: Transportrecht WA 1955 Art. 11 VI. Unrichtige, ordnungswidrige Angaben und Erklärungen Rn. 35

## D) Warschauer Abkommen

Transports geschieht. Ansprüche hat aber nicht der Luftfrachtführer selbst, sondern auch geschädigte Dritte.

### III) Kritik am WA

Die viel geäußerte Kritik, dass die Haftungssumme zu gering sind, gelten oft nur für den Passagierbereich. Die Haftungssummen für Güter blieben hingegen stabil. Erst mit den Montrealer Protokollen sank die Haftungssumme etwas ab, da hier von Goldfranken auf Sonderziehungsrechte gewechselt wurde. Aber auch hier gilt wieder: da Deutschland keines der Abkommen ratifiziert hat, ist es nicht relevant.

Ebenfalls als besonders kritisch zu sehen ist, dass auf die Haftungsbeschränkung hingewiesen werden muss. Betrachtet man den historischen Hintergrund, so mag es 1929 noch relevant gewesen sein, aber 1955 konnte man schon von einem kaufmännischen Grundwissen ausgehen, wenn etwas per Luftfracht versendet wurde. Somit hätte mit dieser Änderung des Abkommens, die Hinweispflicht schon abgeschafft werden können.

Auch kritisch zu sehen ist, die Verschuldensvermutung des Luftfrachtführers. Gerade wenn Güter transportiert werden, die leicht verderblich sind wie Früchte, kann es durchaus vorkommen, dass diese schon während des Lufttransports Schaden nehmen. Das hier nun aber der Luftfrachtführer nachweisen muss, dass er nicht dafür verantwortlich ist, erscheint doch recht seltsam. Hier erfolgte eine sinnvolle Änderung schließlich im Montrealer Übereinkommen.

## E) Open-Skies Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs

### E) Open-Skies Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs

Um zu erläutern warum die Europäische Union als supranationale Organisation das Montrealer Übereinkommen ebenfalls unterzeichnet hat, wird im nachfolgenden das „Open-Skies“ Urteil des Europäischen Gerichtshof aus dem Jahr 2002 betrachtet. Zum historischen Hintergrund der Vereinbarungen ist noch anzumerken, dass die freie Luftfahrt seit 1993 in der Europäischen Union geregelt ist und die USA dieses bereits im Jahr 1978 umsetzten.<sup>51</sup>

Open-Skies Abkommen wurden in den 1990er viel durch die USA voran gebracht. So umfasst ein Open-Sky Abkommen meist die freien Marktzugangsvoraussetzungen, freie Preisgestaltung und keinerlei Beschränkungen bezüglich der Flugfrequenzen. Die Abkommen der USA sind damit sehr liberal gestaltet.<sup>52</sup>

#### I) Sachverhalt

Insgesamt war gegen acht Mitgliedstaaten Klage erhoben wurden. Diese waren, neben Deutschland, unter anderem Großbritannien (Bermuda-II), Dänemark, Schweden, Finnland, Belgien, Luxemburg und Österreich.

In dem vorliegenden Fall geht es allerdings um die EG-Kommission./ Bundesrepublik Deutschland (vom 5. November 2002 – Rs. C-176/98).

Diese hatte in den Jahren 1994 und 1996 sogenannte (bilaterale) „Open-Skies“ Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika geschlossen. Nach Meinung der Kommission, verstoße die Bundesrepublik demnach gegen das exklusiv-Recht der Union in diesem Bereich völkerrechtliche Abkommen mit Drittstaaten einzugehen.<sup>53</sup>

Besonders betont wurde auch die Ungerechtigkeit die den Verbrauchern in anderen Mitgliedsstaaten entsteht, die solche Open-Skies Abkommen nicht abgeschlossen haben, da diese nicht von einer liberalen Preisgestaltung profitieren können. Denn durch Open-Skies Abkommen kam es zu einer freien Preisbildung mit den unterzeichnenden Mitgliedstaaten.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Zeit Online – Luftfahrt: Der befreite Himmel

<sup>52</sup> Conrady/Fichert/Stürzenbach: Luftverkehr Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch S. 46

<sup>53</sup> EuGH RS. C-476/98 Rn. 1

<sup>54</sup> Fritzsche: Open Skies EU-USA S. 9

## **E) Open-Skies Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs**

### **II) Rechtlicher Hintergrund**

Im Jahr 1955 haben die USA und Deutschland ein Abkommen für den Luftverkehrsbereich geschlossen. Für dieses Abkommen erfolgten weitere Änderungen in den Jahren 1978 und 1989. Als im letzten Jahrzehnt des Jahrhunderts beschlossen wurde, über ein weiteres (neues) Abkommen zu verhandeln, vereinbarten die Länder im Jahr 1994 ein Zwischenabkommen. Ziel war es bei den erneuten Verhandlungen, ein Open-Skies Abkommen zu schaffen. Das Kernproblem allerdings war, dass die Initiative für ein solches Abkommen zumeist von den USA ausgegangen ist und diese somit die Bedingungen auch regelrecht diktierten.<sup>55</sup> Je doch war das große Ziel die ersten fünf Freiheiten der Luft in Vertragsform festzuhalten, um so neue Märkte erschließen zu können und auch gleichzeitig den Wettbewerb anzukurbeln. So sollte unter anderem Code Sharing möglich werden und ein freier Zugang zu allen Routen.<sup>56</sup> Parallel zu dieser Zeit erließ die Europäische Union aber insgesamt drei Maßnahmenpakete um den Luftverkehrsmarkt zu öffnen, die Preise zu stabilisieren und die dauerhafte Sicherheit zu gewährleisten. Diese waren unter anderem die Verordnung Nr. 2408/92, welche den Marktzugang von Strecken regelte, die innerhalb der Europäischen Union liegen.

### **III) Entscheidungsgründe des EuGH**

Der EuGH entschied, dass die Kompetenz für den Abschluss im Luftverkehrsbereich bei der Europäischen Union liegt. Die Voraussetzungen sind allerdings, dass in diesem Bereich bereits Verordnungen erlassen wurden.

Dies war auch in dem Fall bereits geschehen. Damit bestätigte der EuGH vor allem seine Rechtsprechung aus dem AETR-Urteil. Dennoch wurde auch darauf hingewiesen, dass die BRD ihre Pflicht aus Art. 5 EGV (nun Art. 5 AEUV) verletze und somit der gesamte Unionsvertrag gefährdet wäre bei Abschluss von eigenen völkerrechtlichen Abkommen. Dieser Argumentation kann auch gefolgt werden, denn das große Ziel der Europäischen Union ist ein einheitlicher Binnenmarkt. Dieses Vorhaben kann aber durch solche „Alleingänge“ tatsächlich gefährdet werden. Denn so ist durch den Abschluss des Open-Skies Abkommen mit den USA tatsächlich ein neues Abkommen zustande gekommen. Dies hatte zur Folge, dass der

---

<sup>55</sup> EuGH RS. C-476/98 Rn. 23

<sup>56</sup> EuGH RS. C-476/98 Rn. 24

## E) Open-Skies Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs

Luftfahrtmarkt (im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten) gänzlich von Einschränkungen befreit wurde.<sup>57</sup>

Dennoch müssen für diese Bereiche auch Ausnahmen gelten: der EuGH weist eindeutig und ausdrücklich auf die zweigeteilten Kompetenzbereiche der Union hin. Es ist also durch aus möglich, dass der Mitgliedsstaat noch bilaterale Abkommen abschließt, für Bereiche, welche von den erlassenen Verordnungen nicht geregelt werden.<sup>58</sup>

### IV) Folgen aus dem Urteil

Die schnellen Folgen waren zunächst nur, dass die Kommission ein Mandat für die Verhandlungen mit Drittländern erhielt. Somit erkannten die Mitgliedsstaaten das Urteil und die Zuständigkeit der Union für diese (Teil-)Bereiche an.

Die kritisierten Open-Skies Abkommen blieben solange in Kraft, bis ein neues, einheitliches, Abkommen abgeschlossen wurde. Dies erfolgte allerdings erst am 30. April 2007, nach insgesamt vier Jahren Verhandlungen. In Kraft trat das Abkommen allerdings erst am 31. März 2008, auf Grund von Bitten seitens des Vereinten Königreichs von England.<sup>59</sup>

Allerdings sollte das Open-Skies Abkommen mit der USA im nachhinein nicht hochbejubelt werden, wie es die Zeit in ihrem Artikel „Luftfahrt: Der befreite Himmel“ vom 27. März 2008 tat.

So hatten zwar die USA ihren gewünschten Zugriff auf London Heathrow erhalten, welcher vorher durch Eigentümerklauseln versperrt war. Dennoch konnten im Laufe der Verhandlungen keine großen Zugeständnisse seitens der USA erlangt werden. So ist es immer noch schwierig für EU-Luftfahrtunternehmen Strecken innerhalb der USA anzubieten.<sup>60</sup>

So erklärt aber dieses Urteil auch die Möglichkeit der Europäischen Union das Montrealer Übereinkommen als supranationale Organisation zu unterzeichnen. Zum einen wurden bereits eine verschärfende Fluggastrechte-Verordnung erlassen und zum anderen sorgte die verpflichtende Anwendung des Montrealer Übereinkommens als *lex specialis* einen einheitlichen Standard auch innerhalb der Union zu setzen. Somit wird zum einen der Binnenmarkt gestärkt und zum anderen der Verbraucherschutz weiter gefördert und stabilisiert.

---

<sup>57</sup> EuGH RS. C-476/98 Rn. 63

<sup>58</sup> EuGH RS. C-476/98 Rn. 86

<sup>59</sup> Fritzsche: Open Skies EU-USA S. 12

<sup>60</sup> Fritzsche: Open Skies EU-USA S. 13

### E) Montrealer Übereinkommen

Auf Anregung der ICAO, fand im Mai 1999 (der erste Entwurf wurde erst im Oktober 1996 vorgelegt<sup>61</sup>) eine Konferenz in Montreal statt. Ziel dieser war es, das bisherige System zu vereinheitlichen und auf einen Stand zu bringen, dass der modernen Zeit angemessen war.

Das Kernproblem mit dem Warschauer Abkommen und seinen Ergänzungen war, dass diese in einer Zeit entstanden, in dem sich der Luftverkehrsbereich gerade erst entwickelte bzw. weiterentwickelte. Da somit auch die meisten Unternehmen selbst noch in den „Kinderschuhen“ steckten, war die Haftung begrenzt und nur für Katastrophen ausgelegt. Dies diente vor allem primär den Schutz der Unternehmen nicht aber den der Kunden. Dieses sollte sich mit dem Montrealer Übereinkommen ändern. Der Fokus wurde somit nun auf den Kunden gelegt. Dies bedeutet, dass das MÜ vor allem an Artikel 38 des WA (Fassung 1929/1955) anknüpft.<sup>62</sup>

Allerdings gilt das Montrealer Übereinkommen (MÜ) nur für die Staaten, die dieses auch ratifiziert haben. Dies sind aktuell 119 Länder.<sup>63</sup> Für die Länder, die bisher keine Vertragspartei des MÜ geworden sind, aber das Warschauer Abkommen unterzeichnet haben, gilt dieses weiter mit den jeweiligen Zusatzabkommen/Protokollen, wenn diese dann ratifiziert wurden.<sup>64</sup> Dies kann im internationalen Handel mit Gütern durchaus für Verwirrung sorgen. Gerade für Deutschland als Exportnation kann es für Unternehmen unübersichtlich werden. So hat die Volksrepublik China erst im Jahr 2005 das MÜ ratifiziert. Indien sogar erst im Jahr 2009.<sup>65</sup> Dennoch löst das Montrealer Übereinkommen Stück für Stück das Warschauer Abkommen und seine Zusätze ab.

Dabei haben sich nicht nur die Haftungsregelungen für den Luftfrachtführer geändert, sondern es gibt eine grundlegende Neuerung: *Review of Limits – Article 24*. Dies bedeutet, dass im Abstand von fünf Jahren die Haftungssummen überprüft werden, ob sie im Zusammenhang mit der Inflationsrate noch angemessen sind. Die erste Überprüfung erfolgte zum 30. Juni 2009 durch die ICAO. Da keinerlei Widersprüche gegen den Bescheid über die Erhöhung der Haftungsgrenze erging, trat die Erhöhung am 30. Dezember 2009 in Kraft.<sup>66</sup>

---

<sup>61</sup> Saenger: Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts Rn. 169

<sup>62</sup> Ruhwedel in Schmidt: Münchener Kommentar zum HGB Band 7 Einleitung Rn. 14 ff.

<sup>63</sup> ICAO: Current lists of parties to multilateral air law treaties

<sup>64</sup> Schwenk/Giemulla: Handbuch des Luftverkehrsrechts Kapitel 15 Die Haftung bei der Verwendung von Luftfahrzeuge Rn. 106

<sup>65</sup> ICAO: Current lists of parties to multilateral air law treaties

<sup>66</sup> Artikel 24 MÜ; Reuschle: Montrealer Übereinkommen Präambel Rn. 15a

## E) Montrealer Übereinkommen

Das Übereinkommen legt den Schwerpunkt auf die Personenbeförderung, sowie auf die Beförderung von Reisegepäck. Diese werden in dieser Arbeit allerdings vernachlässigt, oder nur grob oberflächlich angesprochen. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf dem Gütertransport.

### I) Geltungsbereich

Der Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens ist ebenfalls in den Artikeln 1 und 2 geregelt. Auch hier gilt wieder, dass

1. die Internationalität gegeben sein muss. Bei einem einfachen Transferflug innerhalb von Deutschland (ohne Bodenkontakt in einem anderen Land) gelten die nationalen Bestimmungen. Dennoch gilt bei Rundflügen (Start und Landung in demselben Land, Zwischenlandung in einem anderen Land) ebenfalls das Montrealer Übereinkommen, sofern beide Länder
2. Vertragsstaaten des Übereinkommens sind. Sind diese es (noch) nicht, so gilt das Warschauer Abkommen in der jeweiligen gültigen Fassung.<sup>67</sup>
3. Es muss gegen ein Entgelt ein (Fracht-)Vertrag vereinbart werden. Allerdings kann hier auch, ebenfalls wie bei dem Warschauer Abkommen, die Bezahlung in Gegenleistungen erfolgen. Auf Grund dieser gegenseitig vereinbarten Leistung kommt ein Frachtvertrag zustande. Hierbei ist anzumerken, dass der Transporteur also die erfolgreiche Ortsveränderung schuldet.<sup>68</sup>
4. Ebenfalls zu prüfen ist der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses. Liegt dieser **vor** dem Zeitpunkt des Beitritts des Staats, so gilt das Montrealer Übereinkommen **nicht**.<sup>69</sup>

Neu in der Fassung des MÜ ist, dass zwar literarisch eine Unterscheidung in ausführenden und vertraglichen Luftfrachtführer getroffen wird, diese beiden dennoch gleichwertig sind.<sup>70</sup> Somit verweist Absatz 4 des 1. Artikels auf das neu eingefügte Kapitel V.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> Koller: Transportrecht (2012) Artikel I MÜ I. Allgemeines Rn. 1

<sup>68</sup> Koller: Transportrecht (2012) Artikel I MÜ II. Anwendungsbereich Rn. 3 ff.

<sup>69</sup> Martiny in Münchener Kommentar zum BGB Rom I-VO Art. 5 Rom I-VO Beförderungsverträge III. Luftbeförderungsverträge Rn. 73

<sup>70</sup> Boettge: Das Luftfrachtrecht nach dem Montrealer Übereinkommen S. 5

<sup>71</sup> Clark in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Band 3 Teil II A. Haftung des Luftfrachtführers Rn. 39

### II) Haftung innerhalb des MÜ

Mit der Überarbeitung des Warschauer Abkommens hin zu dem Montrealer Übereinkommen, hat sich die Haftung auf Seiten des Luftfrachtführers grundlegend geändert. Zum einen muss er nicht mehr auf das Abkommen selbst hinweisen. Zum anderen hat sich aber auch seine Beweis- und Darlegungslast verstärkt. Das heißt, dass der Luftfrachtführer auf jeden Fall die Schuld trägt, egal was passiert ist.

#### 1) Der Luftfrachtbrief

Der Luftfrachtbrief wurde im Montrealer Übereinkommen, im Vergleich zu dem Haager Protokoll 1955 überarbeitet. So kann er von nun an auch in digitaler Form vorlegen. Diese Änderung ist aber nicht allzu neu, denn diese Erweiterung gab es bereits mit dem Montrealer Protokoll Nr. 4. Eine weitere Änderung kann in Artikel 5 lit. c gefunden werden: Ein Hinweis auf das Abkommen ist nicht mehr nötig, viel mehr wird das Wissen vorausgesetzt. Stattdessen muss verpflichtend das Gewicht der Sendung angegeben werden, damit im Falle eines Schadens die zu zuzahlende Ersatzsumme errechnet werden kann.

Dabei ist aber anzumerken, dass es unter Umständen dennoch sinnvoll sein kann, dem Gut einige Frachtdokumente in Papierform mitzugeben, da auf diese Art und Weise Zolldeklarationen noch schneller abgewickelt werden können. Besonders hervorzuheben ist, dass nicht der Absender die Entscheidung trifft, sondern der Luftfrachtführer, ob die Frachtdokumente in Papierform ausgestellt werden oder in einer anderen Form. Um aber sein Weisungsrecht (besonders dann sinnvoll, sollte der Empfänger in der Zwischenzeit insolvent sein) im Sinne des Artikel 12 ausüben zu können, kann der Absender eine Empfangsbestätigung (für das Frachtstück) verlangen.<sup>72</sup>

#### 2) Der Haftungszeitraum

Die wohl wichtigste Änderung im Vergleich zu dem Warschauer Abkommen ergibt sich aus Artikel 18 Abs. 3 des Übereinkommens. Der Luftfrachtführer haftet jetzt für den gesamten Zeitraum, in dem sich das Gut in seiner Obhut befindet. Sollte er also beispielsweise das Gut in einem Lagerhaus über Nacht, außerhalb des Flughafens einlagern, so fällt auch dieses in seinen Haftungszeitraum.<sup>73</sup> Somit wurde die gesetzliche Regelung der Realität angepasst.

---

<sup>72</sup> BT-Drucksache 15/2285 S. 38

<sup>73</sup> Schmid, Müller-Rostin: Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte Rn. 3521



## E) Montrealer Übereinkommen

Ebenfalls gab es eine erstaunliche Änderung bezüglich des Luftfrachtersatzverkehrs. Zwar sind immer noch (reine) Transporte zu Wasser-, Schiene und Straße ausgenommen, geändert hat sich allerdings bei dem vertragswidrigen Ersatzverkehr einiges. Keine Änderung gab es bei den Zubringerdiensten (sog. Roadfeeder/Roadfeedertransporte). Diese unterliegen ebenfalls der beschränkten Haftung des Übereinkommens.

So ist die deutsche Literatur<sup>74</sup> der Meinung, dass auch bei einer vertragswidrigen Beförderung dieses dem Montrealer Übereinkommen unterstellt ist. Dies ist auch sicherlich aus dem Gesetzestext heraus klar zu erkennen. Die Rechtsprechung sieht dies aber anders. In dem Urteil vom 13. Juni 2012 – I ZR 161/10 stellt sich der BGH klar gegen diese Formulierung. Ein international tätiges Transportunternehmen hatte Güter (mehrere Frachtteile) von Kanada nach München bringen sollen. Während des Transport verschwanden aber Teile der Fracht. Die Flugroute war von Kanada nach Köln/Bonn und dann weiter per Straßenverkehr zu der Empfängeradresse bei München.

Der BGH entschied in diesem Fall, dass der Straßentransport ein rechtswidriger Transport ist, da das Transportunternehmen hätte direkt den Flughafen München anfliegen müssen, da zum einen Maschinen von ihr dort landen oder alternativ hätte mit einem Unterfrachtführer die Gütereinheit transportiert werden müssen. Somit wurde unterschieden in *echte* Roadfeedertransporte und *unechte*. In dem vorliegenden Fall war es ein unechter und somit vertragswidriger Luftfrachtersatzverkehr. Wie bereits dargestellt müsste dieser Transport somit ebenfalls unter die Haftungsbeschränkung des MÜ fallen. Der BGH entschied aber, dass in diesem Fall ein Multimodaltransport i. S. d. § 452 a HGB vorlag und somit es keine Haftungsbeschränkung gibt.

Damit bleibt der BGH seiner bisherigen Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen treu. Was sicherlich aus Sicht der Verbraucher zu begrüßen ist, allerdings im internationalen Kontext auch sicherlich zu Problemen führt, da auch dieses Abkommen einheitlich ausgelegt werden soll.<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> Boettge: Das Luftfrachtrecht nach dem Montrealer Übereinkommen S. 11; Saenger: Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts Rn. 173; Schmid, Müller-Rostin: Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte Rn 3521; Ruhwedel: Neue Entwicklung im Lufttransportrecht S. 426

<sup>75</sup> Boettge: Das Luftfrachtrecht nach dem Montrealer Übereinkommen S. 11

## E) Montrealer Übereinkommen

### 3) Schadensfälle und Haftungssummen

Der Artikel 18 des Montrealer Übereinkommens ist grundlegend anders, als der des WA 1955 (Maßstab für Deutschland). Es wurden die Änderungen des Protokoll Nr. 4 übernommen, welche es vorher für Deutschland nicht galten. So haftet der Luftfrachtführer weiterhin für die in Obhut befindenen Güter. Dennoch wurden Einschränkungen explizit in die Regelung mit aufgenommen:

So haftet er nicht für Schäden, welche durch die Beschaffenheit des Gutes auftreten können oder wenn das Gut nicht ausreichend verpackt und gesichert wurde (von anderen als seinen Leuten). Auch sind kriegerische Handlungen, so wie hoheitliche Maßnahmen wie Beschlagnahmung durch den Zoll, von Gesetzeswegen aus der Haftung des Luftfrachtführers ausgenommen.<sup>76</sup> In jedem Fall kann sich der Luftfrachtführer aber von den Schadensersatzansprüchen befreien, wenn er nachweisen kann, dass er diese nicht zu verschulden hat. Dieses gilt im übrigen auch für Verspätungsschäden.<sup>77</sup>

Dennoch ist es ebenfalls nicht möglich sich von der Haftung des MÜ freizeichnen. Dies ist auch dann nicht möglich, wenn beide Vertragsparteien darauf bestehen.<sup>78</sup> Allerdings kann sich der Luftfrachtführer auch einer höheren Haftungsbetrag selbst auferlegen, gem. Artikel 25 MÜ. Auch kann gänzlich auf die Haftungsbeschränkung verzichtet werden.<sup>79</sup>

WA 1929	WA/HP 1955	Montrealer Übereinkommen
250 Poincaré Goldfranken pro kg (ca. 27,35 €) <sup>80</sup>	250 Poincaré Goldfranken pro kg (ca. 27,35 €) <sup>81</sup>	19 <sup>82</sup> SZR pro kg (ca. 23,66 €) <sup>83</sup>

Tabelle 2 Haftungssummen im Vergleich

Die Besonderheit des MÜ ist sicherlich, dass der zu zahlende Schadensersatz von nun an in Sonderziehungsrechten<sup>84</sup> gewertet wird. Diese Einführung gab es bereits mit den Montrealer

<sup>76</sup> Artikel 18 MÜ; Clark in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Band 3 Teil II A. Haftung des Luftfrachtführers Rn. 122

<sup>77</sup> Saenger: Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts Rn. 174

<sup>78</sup> Artikel 26; BT-Drucksache 15/2285

<sup>79</sup> Clark in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Band 3 Teil II A. Haftung des Luftfrachtführers Rn. 132

<sup>80</sup> Reuschle in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: Handelsgesetzbuch Vorbemerkung vor § 407 HGB Rn. 128

<sup>81</sup> ebd.

<sup>82</sup> Seit 30. Juni 2009. Davor waren es 17 Sonderziehungsrechte.

<sup>83</sup> Stand 27. April 2016; XDR – Sonderziehungsrechte des IWF

<sup>84</sup> *Special Drawing Rights (SDR)*– wurde 1969 durch den IWF begründet und enthält seit 1. Januar 2001 die 4 wichtigsten internationalen Währungen wie US-Dollar, Euro, Yen und Pfund Sterling. Der Wert der SZR wird dabei täglich neu berechnet.

## E) Montrealer Übereinkommen

Protokollen Nr. 3/4. Da Deutschland diese aber nie unterzeichnete, wurde weiter an dem Goldfrankensystem festgehalten. Artikel 23 MÜ ändert dieses nun. Damit erfolgte eine Angleichung an internationale Standards. So wird bei dem CMR bereits seit mehreren Jahren mit dem SZR gearbeitet. Auch zu betonen ist, wie die Umrechnung selbst zu erfolgen hat. So ist darauf zu achten, dass dieses möglichst spät im Verfahren erfolgen soll um den Anspruch konsolidieren. Welcher Zeitpunkt dabei maßgebend ist, wird nicht abschließend geregelt. Bei Rückgriff auf das deutsche Recht gilt der § 431 Abs. 4 HGB (Haftungshöchstbetrag ist 8,33 SZR pro Kilogramm am Tag der Übernahme des Gutes) als Maßstab bei Gütern.

Eine weitere Neuerung ist in Artikel 24 zu finden, eine Inflationsentwicklung. In einer Zeitperiode von 5 Jahren, sollen die Inflationsraten der jeweiligen Währungen der SZR verglichen werden und ggf. angepasst werden. Ist die Inflationsrate hoch (< 10 %), erfolgt eine Erhöhung der Sonderziehungsrechte – ist die Inflationsrate niedriger bzw. ist sogar eine Deflation erfolgt, könnten die SZR sogar abgesenkt werden. Ist die Inflationsrate sogar < 30 % so ist nur eine 1/3 Mehrheit der Mitglieder nötig um eine Anpassung der SZR zu verlangen.<sup>85</sup>

Möchte ein Absender nicht nur 19 SZR erhalten, im Falle eines Schadens, so besteht die Möglichkeit der höherwertigen Deklaration. In diesem Fall muss auch ein höheres Transportentgelt entrichtet werden (dieses muss auf dem AWB vermerkt sein und vor Übernahme der Frachtgüter erfolgen!) und die Haftungsbegrenzung entfällt für den Luftfrachtführer.<sup>86</sup>

### III) Kritik am MÜ

Als besonderer Kritikpunkt ist der Luftfrachtersatzverkehr hervorzuheben. Es ist sinnvoll die echten Zubringerdienste auch dem Montrealer Übereinkommen zu unterstellen. Als Kritikpunkt sind dennoch die unechten Zubringerdienste zu sehen. Hier könnte der findige Spediteur theoretisch Luftverkehr als Vertrag vereinbaren und dann doch per Straße transportieren. Dies hätte zur Folge, dass das CMR überflüssig wird und auch bewusst umgangen wird um eine Haftungsbeschränkung zu erreichen. Deshalb ist die Linie des BGH besonders lobenswert hervorzuheben, auch wenn es gegen die eigentliche Intention der Gesetzgeber geht. So kann sich allerdings auch die Frage gestellt werden, ob der BGH dabei

---

<sup>85</sup> BT-Drucksache 15/2285 S. 46

<sup>86</sup> Clark in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Band 3 Teil II A. Haftung des Luftfrachtführers Rn. 124

## E) Montrealer Übereinkommen

bewusst einen anderen (unter Umständen „Verbraucherfreundlichen“ – die meisten Klageverfahren spielen sich auf Gewerbetreibende Ebenen ab) Weg geht oder ob die Vorschriften einfach falsch verstanden wurden. Denn auf der anderen Seite kann sich der Absender auch zusätzlich absichern in dem er eine Zusatzversicherung mit einem externen Anbieter abschließt oder einen höheren Wert deklariert und somit auch eine höhere Fracht entrichtet.

Also besonders positiv ist die Inflationsanpassung, welche vereinbart wurde. Mit Hilfe dieses Instruments werden in jedem Fall die Diskussionen über die Anpassung der Haftungssummen wie bei dem Warschauer Abkommen überflüssig. Auch überhöhte Forderungen wie einst der USA können somit unterbunden werden, da die Mittelwerte gelten. Auch die Einführung (zwingende) der Sonderziehungsrechte war eine sinnvolle Entscheidung, da diese tagesaktuell für jeden im Internet abrufbar sind und diese auch sehr wertstabil sind.

Abschließend zu sagen ist, dass das Konzept des Montrealer Übereinkommens sehr wohl gut durchdacht ist, auch wenn eine große Lobbyarbeit vollbracht wurde, die illegalen Luftfrachtersatzverkehre ebenfalls dem Haftungsregime des MÜ zu unterstellen.

### F) Zwischenprüfung

Nun gilt es die eben erläuterten Abkommen (Warschauer- wie Montrealer Übereinkommen) auf das eingangs erstellte Fallbeispiel anzuwenden. Der mögliche Einfluss des Chicagoer Abkommens wird im nächsten Teil näher betrachtet werden.

Zuerst gilt zu prüfen, ob beide Länder das Montrealer Übereinkommen unterzeichnet und ratifiziert haben. Dies kann durch einen einfachen Blick auf die Liste der bereits unterzeichneten Staaten erfolgen. Diese ist unter anderem bei der ICAO online<sup>87</sup> veröffentlicht. Für Deutschland gilt das Montrealer Übereinkommen seit dem 28. April 2004 und für Japan seit dem 4. November 2003. Somit wäre der erste Prüfungspunkt, ob

- a) ein internationaler Flug stattgefunden hat und
- b) beide Länder Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommen sind,

bejahend zu beantworten. Hier entsteht jetzt aber auch im Umkehrschluss der Ausschluss des Warschauer Abkommens, da dieses durch das Montrealer Übereinkommen verdrängt wird.

Der letzte Punkt für die Eröffnung des Anwendungsbereichs ist, dass die Transportleistung gegen Entgelt entrichtet wird. Auch dieses ist gegeben. Somit kommt das Montrealer Übereinkommen zur Anwendung und die nächsten Prüfungsschritte befassen sich mit dem entstandenen Schaden.

Zuerst muss überprüft werden ob sich das Gut zum Schadenszeitpunkt überhaupt in der Obhut des Luftfrachtführers befand. Dies ist hier zu bejahen, da der Schaden nachweislich während der Sicherheitskontrolle auf dem Flughafengelände erfolgt ist. Im nächsten Schritt sollten zunächst die Haftungsausschlussgründe aus Artikel 18 MÜ geprüft werden. Aber auch diese Punkte können verneint werden, da es weder zu einer Beschlagnahmung kam, noch eine Kriegssituation vorherrschte. Auch war das Gut nicht besonders schnell verderblich. Dennoch ist ein Schaden, auf Grund des Handelns eines Angestellten entstanden.

Der Luftfrachtführer muss sich dieses Handeln als schuldhaft zuschreiben lassen, da der Angestellten der Bezeichnung „seiner Leute“ unterfällt gem. Artikel 30 MÜ. Somit müsste der Luftfrachtführer Schadensersatz für die Beschädigung leisten. Das Luftfrachtunternehmen hat allerdings seine Allgemeinen Beförderungsbedingungen mit überreicht. In diesem gibt es den

---

<sup>87</sup> Zum Beispiel unter [http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99\\_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf)

## **F) Zwischenprüfung**

Vorbehalt, dass nicht deklarierte Gefahrgutstücke aus der Passage-Bellyfracht entnommen werden und mit der regulären Luftfracht transportiert werden.

Der Angestellte kann zudem nachweisen, dass er eine explizite Arbeitsanweisung für diesen Sachverhalt erhalten hat und dieses zudem die reguläre Anwendung ist, bei kleineren Gefahrgutteilen wie den Lithium-Batterien. Der Unternehmer hat das Frachtstück, trotz überreicher Gefahrgutbestimmungen nicht als Gefahrgut markiert und somit keinen Anspruch auf Schadensersatz.

Doch ist es überhaupt zulässig seine Beförderungsbedingungen derartig anzupassen und wieso gelten Lithium-Ionen-Batterien als Gefahrgut? Dieser Fragestellung wird nun in dem zweiten Teil der Arbeit nachgegangen.

### G) Chicagoer Abkommen

Im Jahr 1944 beriefen die Vereinigten Staaten von Amerika die Konferenz von Chicago<sup>88</sup> ein. Ziel hierbei war es, vor allem, das Pariser Abkommen zu erneuern, da dieses in die Jahre gekommen war. Neben der Gründung der *International Civil Aviation Organization* (kurz: ICAO) wurden hier auch die neun<sup>89</sup> Freiheiten der Luft beschlossen.

Obwohl noch der zweite Weltkrieg in Europa tobte, wollten die USA mithilfe dieser Konferenz erreichen, dass der Luftverkehrsmarkt bereits eine Liberalisierung erfährt da, aus Sicht der Vereinigten Staaten, bereits ein Kriegsende zu erahnen war.<sup>90</sup> Dabei ist besonders hervorzuheben, dass das Abkommen nur den privaten Luftverkehrssektor umfasst, wie bereits der Name „Convention on International Civil Aviation“ besagt. Um allerdings jede Möglichkeit auszuschließen, wird dieses noch ein weiteres Mal in Artikel 3 a definiert.<sup>91</sup>

Im Laufe der Zeit gab es einige Änderungen, auch um auf den aktuellen technischen Stand zu bleiben. Mittlerweile ist das Abkommen in der 9. Version angelangt, welche im Jahr 2006 unter dem Titel „Doc 7300/9“ beschlossen wurde.<sup>92</sup>

### I) Die Freiheiten der Luft

Damit der weltweite Frachtluftverkehr überhaupt möglich ist, müssen die Freiheiten der Luft gelten. Andernfalls wird beispielsweise das Überfliegen von Ländern unmöglich. Nachfolgenden wird ein kurzer Überblick über die verschiedenen Freiheiten gegeben. Dabei bezeichnen *Conrady, Fichert und Sterzenbach* die erste und zweite Freiheit der Luft als „*Technische Freiheiten*“<sup>93</sup> und die dritte und vierte Freiheit als „*Kommerzielle Freiheiten*“<sup>94</sup>

1. Die erste Freiheit der Luft ist das Überflugrecht. Dies bedeutet, dass ein fremder Staat ohne Landung überflogen werden darf.
2. Die zweite Freiheit beinhaltet das Landerecht in einem Staat um beispielsweise Reparaturen durchzuführen.

---

<sup>88</sup> Insgesamt wurden 54 Länder an der Konferenz beteiligt.

<sup>89</sup> Zuerst waren es nur 5 Freiheiten der Luft, die weiteren 4 Freiheiten, wurden im Laufe der Zeit ergänzt, da es verschiedene, neue Streckentypen gab. (Geiger, Clausen: Verkehrs- und Transportlogistik S. 220)

<sup>90</sup> Schladebach: Luftrecht Rn. 64

<sup>91</sup> Schladebach: Luftrecht Rn. 86 und Convention on International Civil Aviation Doc 7300/9

<sup>92</sup> ICAO - Convention on International Civil Aviation – Doc 7300

<sup>93</sup> Conrady/ Fichert/ Sterzenbach: Luftverkehr Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch S. 41

<sup>94</sup> ebd.

## G) Chicagoer Abkommen

3. Die dritte Freiheit beinhaltet das Recht, für das Gewerbe. Es dürfen also Post, Fracht und Passagiere in das jeweilige Zielland gebracht werden.
4. in der vierten Freiheit wird der Rücktransport von Fracht, Post und Passagieren aus dem fremden Staat genehmigt.
5. Die fünfte Freiheit der Luft beinhaltet den gewerblichen Transport, der im Heimatland startet und auch wieder beendet wird, aber dennoch zwischen zwei Staaten stattfindet.
6. Die sechste Freiheit knüpft an der fünften Freiheit an. Der Unterschied hierbei ist jedoch, dass im Heimatland nur eine Zwischenlandung stattfindet.
7. Die siebte Freiheit genehmigt den Transport zum gewerblichen Zweck zwischen zwei Staaten, ohne das eine Verbindung mit dem Heimatland besteht.
8. Die achte Freiheit umfasst die Kabotage. Dies bedeutet, dass ein Transport innerhalb eines anderen Staates stattfindet, aber dennoch Kontakt zum Heimatland besteht.
9. Die neunte Freiheit räumt das Recht ein, in einem Staat Fracht, Post und Passagiere zu befördern, ohne dabei eine Verbindung zum Heimatstaat zu haben.<sup>95</sup>

## II) ICAO

Die ICAO ist eine internationale Organisation und gehört zu den Vereinten Nationen. Ihr Hauptsitz ist in Montreal. Insgesamt gibt es noch weitere sieben Büros in Paris, Nairobi, Mexico, Dakar, Kairo und Bangkok.<sup>96</sup> Die aktuelle Mitgliederzahl beträgt 191 Staaten<sup>97</sup> (Stand 31. Oktober 2013)<sup>98</sup>. Die Bundesrepublik Deutschland ist seit 1956 Mitglied in der ICAO.<sup>99</sup>

Besonders hervorzuheben ist hierbei, dass diese Organisation keinerlei Gesetze erlassen kann, lediglich Empfehlungen und Annexen aussprechen kann.

Die zentralen Aufgaben der ICAO werden innerhalb des Chicagoers Abkommen geregelt. So ist das oberste Ziel, die zivile Luftfahrt zu unterstützen und das Wachstum zu fördern.<sup>100</sup> So

---

<sup>95</sup> Fischer in Hölser: Lorenz 1 Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 527

<sup>96</sup> ICAO – Regionale Offices

<sup>97</sup> Entgegen ersten Vorhaben, ist es nicht zwingend Voraussetzung ein UN-Mitglied zu werden um auch der ICAO beitreten zu können. Da das oberste Ziel die Sicherheit im Luftverkehr ist, können Staaten auch Mitglied der ICAO werden, ohne in der UN vertreten zu sein. (McKenzie: ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization) Allerdings muss der Staat wählbar sein (Fischer in Hölser: Lorenz 1 Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 528)

<sup>98</sup> ICAO – Member state

<sup>99</sup> Conrady/Fichert/Sterzenbach: Luftverkehr Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch S. 24

<sup>100</sup> Schwenk/Giemulla: Handbuch des Luftverkehrsrechts Kapitel 2 Öffentlich-rechtliche Organisationen im Luftverkehr Rn. 3



## G) Chicagoer Abkommen

hat die ICAO im Jahr 1994 damit angefangen, an dem Montrealer Übereinkommen zu arbeiten, um das komplexe und mittlerweile recht unübersichtliche Konstrukt des Warschauer Abkommens abzulösen.<sup>101</sup> Dabei leitete auch die ICAO die Konferenz im Jahr 1999, auf der das Montrealer Übereinkommen als neues Haftungssystem „beschlossen“ wurde.<sup>102</sup>

Dabei gibt es insgesamt 18 Anhänge bzw. Erweiterungen des Chicagoers Abkommen. Nachfolgend soll eine kurze Übersicht zeigen, was in den Jahren noch hinzugefügt werden musste, um das Abkommen auf dem aktuellen (technischen) Stand zu halten bzw. die weltweite politische Lage zu berücksichtigen und den Luftverkehr dauerhaft auf einem hohen Sicherheitsstandard halten.

### 1. Zusatz: Personal Zulassung

Einführung von Empfehlungen und Standards für die Ausbildung des Luftfahrtpersonals. Dabei sollen durch einheitliche Ausbildungsstandards die internationale Sicherheit im Luftverkehr gewährleistet werden. Die ICAO sah sich zu diesem Anhang gezwungen, da die immer komplexeren Abläufe innerhalb der Flugmaschine, wie auch in der Navigation, mehr Sicherheit eine bessere Ausbildung erforderten. Dabei erlegt sich die ICAO auch selbst die Pflicht auf, die Ausbildungsstandards auf aktuellem Stand, entsprechend der Technologien zu halten.

### 2. Zusatz: Luftverkehrsregeln

Im zweiten Anhang wurden die allgemeinen Sichtflugregeln – (visual flight rules – VFR) entwickelt, wie auch die Instrumentenflugregelung (instrument flight rules – IFR). Diese gelten, ohne Abweichungen, über den jeweiligen staatlichen Gebieten (inklusive Festland) die gerade überflogen werden und auch auf hoher See.

### 3. Zusatz: Meteorologischer Service für die internationale Luftnavigation

Um die gesamte Navigation in der Luft sicherer zu machen, wurde der dritte Anhang beschlossen. Dabei sollen die jeweiligen Flughäfen, die Piloten/Crew über die aktuelle Wetterlage informieren, bzw. eine Anlaufstelle schaffen, wo diese sich auch selbst informieren können.

### 4. Zusatz: Luftfahrkarten

Auf Grund des grenzüberschreitenden Transportes, bzw. der Gegebenheit, dass der Lufttransport anders zu organisieren ist, mussten Karten entwickelt werden. Dabei hat die

---

<sup>101</sup> Boettge: Das Luftfrachtrecht nach dem Montrealer Übereinkommen S. 1

<sup>102</sup> Schmid; Müller; Rostin: Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte Rn. 3517

## G) Chicagoer Abkommen

ICAO Standards, sowie Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Staaten, wie Luftfahrtskarten auszusehen haben und wo sie eingesehen werden können.

### 5. Zusatz: Maßeinheiten für die Luft- und Bodenbetrieb

Die Bedürfnisse nach einem einheitlichen Maßstabssystem wurde bereits bei der Gründung der ICAO diskutiert, denn jedem war klar, dass ein einheitliches System benötigt werden würde. Dabei wurde der erste Anhang 1947 veröffentlicht, in der Zwischenzeit sind es 15 Anhänge geworden. Dabei ist die zentrale Schwierigkeit immer noch ein einheitliches System zu schaffen.

### 6. Zusatz: Betrieb von Flugzeugen

Das Ziel dieses Anhangs, welcher unterteilt ist in drei Teile, ist den höchstmöglichen Sicherheitsstandard zu schaffen der nur irgendwie möglich ist. Dabei umfasst der dritte Teil des Anhangs, die Maßnahmen für Helikopter.

### 7. Zusatz: Flugzeugnationalität und –registrierung

Die Basis für den siebten Anhang bilden die Artikel 17 – 20 des Chicagoer Abkommens. Dabei umfasst der Zusatz die Regelungen für die Flugzeugmarkierungen (Nummern- wie Flaggenkennzeichnung). Ebenfalls wird ein standardisiertes System für die Anbringung dieser Kennzeichnungen genannt, welche für jedes sich in den Lüften-befindenden-Fahrzeugen gilt, also auch zum Beispiel für Heißluftballons.

### 8. Zusatz: Lufttüchtigkeit von Flugzeugen

Der achte Anhang umfasst die Vorgaben, dass der jeweilige Staat die Konstruktionen abnehmen muss, um sicherzustellen, dass das Fluggerät auch tatsächlich für den Luftverkehr tauglich ist. Dabei gibt die ICAO mit diesem Anhang einen einheitlichen (Mindest-) Standard vor, um eine Art Rechtsangleichung vorzunehmen.

### 9. Zusatz: Erleichterungen (für den Bau von Einrichtungen)

Auf Grund der steigenden Anzahl an Fracht- wie auf an Passagierzahlen befasst sich das 9. Annexion mit dem Bau von Flughäfen. Dabei wird ein Bezugsrahmen erstellt mit Mindestanforderungen, sowie Handlungsempfehlungen für die Errichtung. Ziel war es dabei primär einen internationalen einheitlichen Standard für den Flugbetrieb zu schaffen.

### 10. Zusatz: Fernmeldetechnik der Luftfahrt

Da dieses Thema besonders wichtig für die Sicherheit der Luftfahrtindustrie ist, hat die ICAO diesem auch eine besondere Gewichtung eingeräumt. So ist dieser Zusatz in insgesamt 5 Teile gegliedert. Dabei enthalten die Teile die jeweiligen Standards,

## G) Chicagoer Abkommen

Handlungsempfehlungen, Verfahren für die Luftfahrtkommunikation, sowie die jeweiligen Überwachungssysteme.

### 11. Zusatz: Flugsicherung

Im elften Zusatz geht es nicht nur um die Flugsicherung allein. Es werden wieder Standards definiert, sowie Handlungsempfehlungen erteilt. Des Weiteren erfolgt eine Definition der Aufgaben der Flugsicherung. Die oberste Aufgabe ist hierbei zu verhindern, dass Fluggeräte miteinander kollidieren.

### 12. Zusatz: Such- und Rettungsdienste

Der zwölfte Zusatz enthält eine Anleitung, welche Maßnahmen im benötigten Fall zu erfolgen haben. Dabei wird eine dreiteilige Anleitung mitgeben, die die Mitgliedstaaten umzusetzen haben.

### 13. Zusatz: Flugunfall- und Störungsuntersuchungen

Mittlerweile gibt es die neunte Version des 13. Anhangs mit 4 weiteren, kleinere Anhängen. Dabei regelt dieser vor allem die Grundlängen für die Ermittlungen, besonders die Definitionen. So kann der Anhang auch als Anleitung für die jeweiligen Ermittler verstanden werden.

### 14. Zusatz: Flugplätze

Auch hier wird wieder in zwei unterschiedliche Bände (Volume I, Volume II) unterschieden (genau wie beim Umweltschutz später). Dabei befasst sich Volume I mit dem Aussehen bzw. der Architektur von Flughäfen und Volume II mit dem der Helikopterplätze. Mittlerweile enthält Volume I 180 (1961 waren es 74 Seiten) Seiten Empfehlungen und Umsetzungsstandards für Flughäfen.

### 15. Zusatz: Flugberatungsdienst

Der *Aeronautical Information Service (AIS)* ist kaum bekannt. Dabei regelt der 15. Anhang, wie der Dienst zu agieren hat. Also auf welche Weise die Daten gesammelt und verarbeitet werden, welche veröffentlicht werden. Dabei soll vor allem das Bedürfnis nach Daten über den zivilen Luftverkehr gestillt werden, um vor allem auch dauerhaft einen sicheren Luftverkehr gewährleisten zu können.

### 16. Zusatz: Umweltschutz

In dem 16. Annexe geht es vor allem um die Dezibel Belästigung und um den Schadstoffausstoß der Flugzeuge. Dabei ist der Zusatz in zwei Abschnitte unterteilt. Volume

## G) Chicagoer Abkommen

1 enthält die Lärmschutzbestimmungen, während Volume 2 sich mit dem Schadstoffausstoß der Turbinen bzw. Propeller beschäftigt.

### 17. Zusatz: Sicherheit

Der eigentliche Titel des Anhangs ist „Sicherheit – Schutz der internationalen Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen“. Der Hintergrund zu diesem Anhang ist die gestiegene Anzahl an Straftaten Ende der 60er Jahre. Dabei gilt allerdings zu betonen, dass die Vertragsstaaten für ihre eigenen Maßnahmen verantwortlich sind. Der Anhang soll eher den Verwaltungsrechtliche Aspekt erfüllen. Ebenfalls wird betont, dass vor allem die Luftfahrtunternehmen selbst in der Verantwortung für die Sicherheit aller (potentieller) Kunden stehen. Dabei wird auch betont, dass das Dokument lediglich einen minimalen Standard kreiert.

### 18. Zusatz: Der sichere Transport von gefährlichen Gütern

Da immer mehr Gefahrgutgüter (zum Beispiel radioaktives Material, explosives Chemikalien etc.) transportiert werden müssen, um die weltweite Industrie weiterhin zu unterhalten, wurde der Anhang 18 mit dem Zusatzdokument *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods* beschlossen. Die Gefahrenklassen werden dabei an die der Vereinten Nationen gekoppelt, trotzdem aber nochmal detailliert genannt. Der letzte Zusatz trat am 1. Januar 1984 in Kraft.<sup>103</sup>

## 1) Finanzierung

Die Finanzierung der ICAO erfolgt durch Mitgliedsbeiträge. Dabei wird ein ähnliches System genutzt wie bei den Vereinten Nationen. Die tatsächliche Höhe des zu entrichteten Betrags ist dabei abhängig von der finanziellen Leistung des Landes, so wie von dem durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen.<sup>104</sup>

## 2) Organe

Die jeweiligen Organe untergliedern sich in drei Ebenen. In der obersten Instanz steht die Versammlung („the Assembly“), welche alle drei Jahre tagt. Sie besteht aus den Repräsentanten der jeweiligen Mitgliedstaaten. Bei der Versammlung wird neben dem Haushaltsbudget, auch die politische Planung für jeweils drei Jahr festgelegt.

---

<sup>103</sup> ICAO - The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18

<sup>104</sup> Schwenk/Giemulla: Kapitel 2 Öffentlich-rechtliche Organisationen im Luftverkehr Rn. 10 f

## G) Chicagoer Abkommen

Die darauffolgende Instanz ist der Rat („the Council“), welcher durch einen Wahlvorgang alle drei Jahre neugewählt wird. Er besteht aus 36 Staaten. Welche Staaten gewählt werden ist von drei Kritikpunkten abhängig. Zum einen werden die Staaten gewählt, welche besonders großen Einfluss im Luftverkehr haben. Im nächsten Schritt werden die Staaten gewählt, welche nicht im ersten Punkt vertreten sind aber dennoch große Leistungen für die private Luftfahrt erbringen. Im letzten Punkt werden noch Länder gewählt, so dass alle wichtigen Bereiche der Welt im ICAO-Rat vertreten sind.<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> Schwenk/Giemulla: Kapitel 2 Öffentlich-rechtliche Organisationen im Luftverkehr Rn. 10, sowie ICAO – How it works

### H) IATA

Die International Air Transportation Association repräsentiert 260 Airlines und somit rund 83 % des weltweiten Luftverkehrs. Der Verband unterstützt dabei die Mitglieder, sowie die Politik besonders im Bereich der kritischen Fragen (z.B.: Wie müssen Dangerous Goods transportiert werden? Wie kann ich meine Frachtraumauslastung optimieren?) im Luftfahrtsegment und gilt als internationaler Dachverband der Luftfahrtgesellschaften.<sup>106</sup>

Gegründet wurde die IATA im April 1945 in Havanna, Kuba mit gerade einmal 57 Mitgliedern.<sup>107</sup> Damit ist die Organisation der Nachfolger von der in Den Haag gegründeten „International Air Traffic Association“ aus dem Jahr 1919.<sup>108</sup> Mit der „Nachfolger“ Organisation erfolgte auch die Ausrichtung in den internationalen Bereich, während die „International Air Traffic Association“ nur auf den europäischen Markt ausgerichtet war.<sup>109</sup> Der satzungsmäßige Sitz der IATA ist in Montreal, allerdings gibt es noch einen zweiten Sitz in Genf. Weiter gibt es überall in den Ländern Büros der IATA. Für Deutschland ist das zuständige IATA Büro in Frankfurt am Main.<sup>110</sup>

Dabei sieht sich die IATA nach eigener Aussage folgendermaßen: „Our mission is to represent, lead and serve the airline industry“. Dies wird auch unter den folgenden drei Unterzielen deutlich:

Zum einen soll der stattfindende Flugverkehr gezielt gefördert werden, so dass er sicherer und wirtschaftlich wertvoller für die jeweiligen Länder wird. Als zweites Unterziel sieht die IATA die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Mitgliedgesellschaften. Abschließend als letztes Ziel zu nennen ist die verbesserte Zusammenarbeit mit der ICAO, sowie Regierungen, Flughäfen etc. zu nennen.<sup>111</sup>

Dieses wird unter anderem dadurch umgesetzt, dass die Weltkugel in drei verschiedene Tariff Conference (TC) unterteilt ist, welche für Passage und Cargo gleichermaßen gelten.<sup>112</sup>

Dabei umfasst die erste Conference den gesamten amerikanischen Kontinent und Grönland. Die zweite Conference umfasst Europa, den afrikanischen Kontinent sowie den mittleren

---

<sup>106</sup> IATA- About us, sowie Mensen: Handbuch der Luftfahrt S. 389

<sup>107</sup> IATA - Members

<sup>108</sup> IATA – The Founding of IATA

<sup>109</sup> Fischer in Hölser: Lorenz 1 Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 535

<sup>110</sup> Conrady: Luftverkehr S. 28

<sup>111</sup> Mensen: Handbuch der Luftfahrt S. 390, sowie Fischer in Hölser: Lorenz 1 Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 535

<sup>112</sup> IATA – Tariff Conference

Osten und findet seine Grenze im Iran. Die dritte Conference bilden demnach der asiatische Kontinent (inkl. Russland), sowie Australien und die restlichen Insel, welche im indische Ozean liegen.<sup>113</sup>

Doch während es eine grobe Überstrategie für beide Bereiche der Luftfahrt gibt, gibt es auch einen detaillierten Plan für den Cargo-Bereich. Dieses scheint notwendig, da laut Angaben der IATA, der weltweite Frachtverkehr um 4,1 % im Jahr 2014 anstieg. Das Strategiepaper umfasst zehn Ziele bzw. Maßnahmen welche sich wie folgt auf Gliederung:

1. *Erhöhung der Sicherheit* – Gerade im Bereich der Dangerous Goods
2. *Verbesserung der Sicherheit* - besonders im Hinblick auf die Supply Chain im Luftfrachtbereich
3. *Bessere Vorschriften* – dies ist wichtig, da ein einheitliches Regelwerk im gesamten Luftfrachtbereich die Kosten senken kann
4. *Steigerung des Wertbeitrags der Luftfracht* – vor allem durch ständige Optimierung der Supply-Chain an jedem Punkt.
5. *Verbesserte Effizienz durch globale Standards* – Dies wird durch einheitliche Implementierung von System erreicht, wie z.B. durch das Programm *TACT - The Air Cargo Tariff and Rules*.
6. *Modernisierung der Fracht* – Zielvision ist und bleibt die Papierlose Abwicklung der gesamten Frachtbranche.
7. *Erhöhte Qualität* – in den nächsten fünf Jahren sollen Qualitätsstandards durchgesetzt werden um somit ein ganzheitliches System zu erreichen.
8. *Schutz der Geldmittel* – mit Hilfe durch das Cargo Account Settlement System erfolgt eine schnelle und zuverlässige Auszahlung der monetären Mittel an die jeweiligen Fluggesellschaften
9. *Stärkere Partnerschaften* – durch verbesserte Zusammenarbeit können schneller die Ziele erreicht werden
10. *Aufbau von Nachhaltigkeit* – Nachhaltige Lösungen finden um ein gutes Fundament für die Zukunft zulegen<sup>114</sup>

---

<sup>113</sup> Fischer in Hölser: Lorenz 1 Leitfadens für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 540

<sup>114</sup> IATA – Cargo Strategy

### I) Gründungsgrundlage

Die Rechtsform des Verbandes ist eine internationale Körperschaft (ähnlich einem Verein<sup>115</sup>) nach kanadischen Recht. Betont wurde dabei vor allem, dass sie **nicht** der Regierung zugehörig ist.<sup>116</sup> Inwiefern der Verband Rechts- und Parteifähigkeit in Deutschland erlangt, wurde im Jahr 2003 durch das Landesgericht Frankfurt/Main bereits geklärt. Dieses entschied, dass die IATA Rechts- wie auch Partei fähig ist da, nach Antrag von Mitglieder und den Organen, ein Gründungsgesetz erfolgte, in welchem dem Verband die Rechtsfähigkeit erlangte. Auch war dieser Wille (der Mitglieder und Organe) ausdrücklich erkennbar und entsprach nicht nur einer kanadischen Regelung.<sup>117</sup>

### II) Mitgliedsgesellschaften und strategische Partner

Die Voraussetzungen für eine Mitgliedschaft in der IATA sind, dass das Unternehmen eine Zulassung aus einem ICAO-Mitgliedstaat hat, für den Geschäftsbereich des Luftverkehrs, und zusätzlich müssen internationale Flugpläne vorliegen, wie auch öffentlich einsehbar sein.<sup>118</sup>

Ist dies nicht der Fall, so kann die Fluggesellschaft nur ein Associate Member werden. Der Nachteil hierbei ist, dass es keinerlei Stimmrechte in den Tariff Conferences gibt.<sup>119</sup>

Die IATA unterteilt zum einen in Mitglieder und zum anderen in strategische Partner. Die Vorteile der Mitgliedschaft bewirbt die Organisation vor allem mit der Reduzierung der Kosten, speziellen Schulungen und anderen Dienstleistungen, sowie mit internationaler Anerkennung und unterstützende Lobby-Arbeit.<sup>120</sup>

Dabei ist der Eintritt in die IATA recht kostengünstig. Insgesamt 30.000 US-Dollar müssen hierfür entrichtet werden. Weiterhin muss ein Mitglied jedes Jahr mindestens rund 15.000 US-Dollar Mitgliedsbeitrag entrichten, sowie eine variable Gebühr. Diese wird allerdings erhoben, wenn mehr als 5 Millionen TKM umgesetzt werden. Dabei werden die letzten zwei Geschäftsjahre berücksichtigt.<sup>121</sup> Weiterhin kann sich das Mitglied bei Eintritt in der IATA entscheiden, ob es an den Tariff Conferences teilnehmen möchte. Hierfür müssen lediglich weitere Formblätter ausgefüllt werden. Dies kann unter Umständen wichtig sein, da nur mit

---

<sup>115</sup> Otte in Tietje: Internationales Wirtschaftsrecht D. Lufttransportrecht Rn. 109

<sup>116</sup> Schladebach: Luftrecht Rn. 226

<sup>117</sup> LG Frankfurt a. M. NJOZ 2005, 4368 ff.

<sup>118</sup> Schladebach: Luftrecht Rn. 228, sowie Mensen: Handbuch der Luftfahrt S. 390, sowie Otte in Tietje: Internationales Wirtschaftsrecht D. Lufttransportrecht Rn. 110

<sup>119</sup> IATA – Tariff Conferences

<sup>120</sup> IATA - Members

<sup>121</sup> IATA – Membership Application Fees and Dues



dieser Zulassung auf den Area Conferences auch mit abgestimmt werden darf. Für den Cargo-Bereich gibt es aktuell vier Mitgliedsgesellschaften: DHL Aviation EEMEA B.S.C.(c), Federal Express, Lufthansa Cargo, Nippon Cargo Airlines (NCA).

Dies ist als besonders kritisch zu sehen, da die Gesellschaften somit ein Oligopol bilden und Markt und Preisbildung beeinflussen können.<sup>122</sup>

Das Angebot der strategischen Partnerschaft richtet sich ausschließlich an Unternehmen, die mit Airlines zusammenarbeiten bzw. im Bereich der Luftfahrt aktiv sind.

### III) IATA-Beförderungsbedingungen

Die IATA hat, besonders um einen einheitlichen Standard zu schaffen, Beförderungsbedingungen für die Mitgliedsgesellschaften veröffentlicht. Diese beziehen sich auf zwei Bereiche. Zum einen auf den Passagebereich, zum anderen auf den Cargo Bereich.

Dabei unterliegen diese Beförderungsbedingungen der regulären AGB-Kontrolle gemäß des BGB. Hier kritisiert *Otte* zurecht, dass die recht strenge AGB-Kontrolle in Deutschland, auf internationalen Gebiet zu Problemen führen kann.<sup>123</sup> Ob er damit aber auch schon den europäischen Raum meint, bleibt fraglich, da hier bereits eine Angleichung der AGB in den 90er Jahren stattgefunden hat.

Unterschieden wird vor allem in zwei verschiedene Beschlussformen der IATA. Zum einen in die „Recommended Practices“ und zum anderen in die „Resolutions“. Während letztere verpflichtend von den Mitgliedern einzuhalten sind, ist erstere eine Empfehlung<sup>124</sup>. So gelten z. B. die Allgemeinen Beförderungsbedingungen als Resolutions.<sup>125</sup> Bei nicht Einhaltung der Resolutions erfolgt ein Ausschluss aus der IATA. Dies ist auch tatsächlich schon passiert. Allerdings nicht wegen Verstößen gegen die ABB, sondern vielmehr weil Sicherheitstrainings nicht absolviert wurde (die auch als Resolutions herausgegeben werden).<sup>126</sup>

#### 1) Intercarrier-Agreements

Auch wenn diese Arbeit sich ausschließlich mit dem Gütertransport beschäftigt, sollten die Intercarrier-Agreements der IATA nicht gänzlich unerwähnt bleiben. So gab es das erste

---

<sup>122</sup> IATA – Tariff Conference (TC) Participants

<sup>123</sup> *Otte* in *Tietje*: Internationales Wirtschaftsrecht D. Lufttransportrecht Rn. 139, sowie *Fischer* in *Hölzer*: *Lorenz* 1 Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 539

<sup>124</sup> *Berger-Walliser*: Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle S. 30

<sup>125</sup> zum Beispiel Resolution 600b\* AIR WAYBILL B- CONDITIONS OF CONTRACT

<sup>126</sup> *Flight Global* – IATA to kick out several members for failing safety audits

Intercarrier-Agreement bereits im Jahr 1966, als die USA das Warschauer Abkommen, auf Grund der zu geringen Haftungssummen, kündigte. Wollten nun Fluggesellschaften aus Europa die USA anfliegen, mussten sie ebenfalls diese Abkommen zu dem Bestandteil ihrer Beförderungsbedingungen machen.<sup>127</sup> In den Jahren 1995 und 1996 wurden weitere Agreements auf Anregung der IATA unterzeichnet und verabschiedet. Zwar wurde auch hier wieder dem Reformbedürfnis des Warschauer Abkommens nicht gerecht, dennoch konnte wichtige Punkte bereits verschärft werden. Dies geschah auch durch Druck der USA. Während dieser Zeit kam immer wieder die kritische Meinung auf, dass die USA auf diese Weise sich versuchten von der sozialen Absicherungspflicht gegenüber ihren eigenen Staatsbürgern „frei zu kaufen“.<sup>128</sup>

### 2) Conditions of Carriage for Cargo

Auf Grund der zwingenden Verpflichtung zur Nutzung der Beförderungsbedingungen, findet man diese auf der Rückseite des AWB. Dieses muss bei jedem der 3 Ausführungen vorhanden sein. Dabei umfassen diese Allgemeinen Beförderungsbedingungen zum einen Definitionen was genau unter einem Tag beispielsweise zu verstehen ist, sowie welches Abkommen zur Geltung kommt.

Besonders hervorzuheben ist die Formulierung **„Artikel 19 Abänderung und Verzichte: Bestimmungen des Beförderungsvertrages oder dieser Beförderungsbedingungen können durch Agenten, Angestellte, Vertreter oder Erfüllungsgehilfen des Luftfrachtführers wirksam nicht geändert, eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.“**<sup>129</sup> Somit ist klar zu erkennen, dass niemand befugt ist diese ABB zu seinem Gunsten zu verändern. Das übergeordnete Ziel, ein einheitliches Haftungssystem zu etablieren, ist auch hier klar erkennbar. Die Basis für diese ABB stellt dabei das Montrealer Übereinkommen – gilt dieses nicht, ist das Warschauer Abkommen in der jeweils gültigen Fassung wirksam. Somit ist klar, dass die Haftungssystematik einen großen Teil einnimmt.<sup>130</sup> Allerdings ist auch durch die IATA Vorgaben die Verhandlungsfreiheit für Frachtverträge in Deutschland schon stark eingegrenzt. So kann weder über die Frachtraten verhandelt werden, noch über die Beförderungsbedingungen.

---

<sup>127</sup> Tompkins in Hobe/von Ruckteschell: Kölner Kompendium Luftrecht Band 3 Teil II Haftung Rn. 164

<sup>128</sup> Saenger: Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts Rn. 171

<sup>129</sup> Allgemeine Beförderungsbedingungen Lufthansa Cargo Stand: Juli 2014

<sup>130</sup> Fischer in Hölser: Lorenz 1 Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf S. 529

Dieses ist aus kartellrechtlicher Sicht durchaus kritisch zu sehen, da hier augenscheinlich legal Preisabsprachen unter der Schirmherrschaft der IATA getroffen werden können.

### IV) The Air Cargo Tariff and Rules (TACT)

Das TACT Programm ist eine Übersicht-Plattform. Hier sind zum einen die gesetzlichen Regelungen der jeweiligen Regierungen hinterlegt (für Import/ Export/ Zoll), sowie die Allgemeinen Beförderungsbedingungen von allen Fluggesellschaften die dieses System nutzen. Ebenfalls sind die IATA Regelungen für den AWB und erlaubte Güter. Des Weiteren gibt es hier auch die Möglichkeit der Überprüfung der jeweiligen Flughafenbezeichnungen und welche (Ent-)Ladungssysteme zur Verfügung stehen. In jedem Fall soll es an die spezifischen Bedürfnisse des jeweiligen Nutzers angepasst sein. So können auch über das Online-System Gebühren, Frachten und eventuellen Zusatz-Entgelte (abhängig vom Landepunkt) nachgesehen werden. Ebenfalls sind sämtliche Regelungen und Abkommen digital hinterlegt und sind somit jeder Zeit verfügbar.<sup>131</sup>

### V) Dangerous Goods Regulations (DGR)

Die ICAO gibt, wie bereits schon erwähnt, in ihrem Annexion 18 die Richtlinien zum Umgang mit Gefahrgut vor. Die Basis, welche (Roh-)Stoffe dabei als besonders gefährlich angesehen werden, bilden dabei die Vorgaben der Vereinten Nationen.

Dabei erfolgt auch hier die Unterteilung in 9 Klassen:

1. Klasse umfasst explosives Material wie Feuerwerk, Signalfackel
2. Klasse umfasst komprimierte oder flüssige Gase wie Zylinder mit Sauerstoff
3. Klasse umfasst entflammbare Flüssigkeiten wie Benzin, Farbverdünner oder Lacke
4. Klasse umfasst entflammbare feste Stoffe, spontan brennbare Materialien und brennbare Gase wie Kohle oder einige pulverisierte Metalle
5. Klasse umfasst oxidierendes Material, organische Peroxide, sowie giftige oder toxische Substanzen wie Pestizide
6. Klasse umfasst sogenannte infektiöse Substanzen wie Viren-/Bakterienstämme die auf Grund von medizinischen Zwecken versendet werden müssen.
7. Klasse umfasst radioaktives Material. Damit sind aber nicht Brennstäbe aus

---

<sup>131</sup> IATA – The ultimate reference for air cargo transportation

Atomkraftwerken gemeint, sondern vielmehr Isotope, welche im medizinischen/wissenschaftlichen Bereich genutzt werden

8. Klasse darstellen, sowie für das Gewebe des Fluggeräts. Dazu gehören beispielsweise Natronlauge oder Batterieflüssigkeit

9. Klasse umfasst alle sonstige Materialien, die in der Lage sind das Fluggerät bzw. den Flug zu beeinträchtigen. Hierzu gehören auch Materialien mit magnetischer Kraft, da diese in der Lage sind die Navigationssysteme zu beeinträchtigen.<sup>132</sup>

Diese Klassen (und die ICAO Technical Instructions) bilden die Basis für das IATA System für Gefahrgut. Um das Handbuch für die Luftverkehrsgesellschaften zu entwickeln, arbeiten Experten für Gefahrgut des Luftverkehrsverbandes an der Version für den Luftverkehr.<sup>133</sup>

Dabei wird das „IATA Dangerous Goods Regulations (DGR)“ Handbuch als einziges Handbuch von wirklich allen Luftverkehrsgesellschaften weltweit anerkannt und exklusiv genutzt. Die 57. Version erschien am 1. Januar 2016.<sup>134</sup>

Auf Grund des aktuell gestiegenen Sicherheitsbedarfs ist im März 2016 eine Ergänzung durch die IATA/ICAO der technischen Anweisung zum Transport von gefährlichen Gütern veröffentlicht worden und betrifft Lithium-Ionen-Batterien der Gefahrenklasse 9. Die Besonderheit an der neuen Vorschrift ist, dass Batterien, welche als Fracht versendet werden sollen, nicht mehr als Bellyfracht in Passagierflugzeugen mit untergebracht werden dürfen. Dies gilt natürlich nicht für Batterien im Reisegepäck von Passagieren.<sup>135</sup>

Dabei weist die IATA auf ihrer Frequently Asked Questions-Rubrik direkt darauf hin, bei Unklarheiten sich direkt an den Luftfrachtführer oder sich an das produzierende Werk zu wenden. Erhält der Absender allerdings keine ausreichenden Informationen seitens des Produzenten bzw. des Großhändlers (ob die zu versendenden Batterien der neuen Regelung unterliegen), so empfiehlt die IATA ausdrücklich einen Test bei einem staatlich zugelassenen Labor in Auftrag zu geben.<sup>136</sup>

Dabei ist die Richtlinie der IATA, die auch für Absender bzw. Verbraucher frei zugänglich im Internet zu finden ist, zusätzlich neben dem englischen Text auch mit einer Übersicht

---

<sup>132</sup> ICAO - The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18 – Annex 18

<sup>133</sup> IATA – Dangerous Goods (HAZMAT) Frequently Asked Questions

<sup>134</sup> IATA – Dangerous Goods

<sup>135</sup> DHL – Versand von Waren mit einzelnen oder verbauten Lithium Batterien

<sup>136</sup> IATA – Dangerous Goods (HAZMAT) Frequently Asked Questions

ausgestattet. So kann der Absender selbst überprüfen, ob seine geplante Fracht der neuen Richtlinie unterliegt.

So unterliegen Knopfzellen zum Beispiel ebenfalls dieser neuen Richtlinie. Dabei ist es unerheblich ob diese einzeln verpackt sind oder sich in einem technischen Gerät befinden. Sind mehr als fünf Batterie-Elemente in der Fracht enthalten, ist die Deklaration als Gefahrgut zwingend notwendig.<sup>137</sup>

---

<sup>137</sup> hier kann als Beispiel der Bewegungstracker von Jawbone „Up – Move“ genannt werden. Diese werden mit einer Knopfzelle im Produkt ausgeliefert.

### I) Prüfung

Wie jetzt bereits näher betrachtet wurde, können Lithium Batterien in der Lage sein, Fluggeräte zu beschädigen, weshalb diese als Gefahrgut deklariert werden müssen. Da dieses durch die Vereinten Nationen beschlossen und durch die ICAO und der IATA umgesetzt wurde, ist es für das versendende Unternehmen aus dem Fallbeispiel schwer bis unmöglich gegen diese Regelung zu protestieren. Somit hat das Unternehmen diese zu akzeptieren.

Im nächsten Schritt gilt zu prüfen, ob die Allgemeinen Beförderungsbedingungen, sowie das zusätzliche Beiblatt von dem Luftfrachtunternehmen überhaupt zur Kenntnis genommen wurde. Natürlich hat der zuständige Mitarbeiter des Absenders diese Beilagen nicht gelesen und das Paket einfach nur verpackt und übergeben – es musste schließlich schnell abgewickelt werden. Somit trifft das Luftfrachtunternehmen erstmal keinerlei Schuld. Allerdings gilt zu klären, ob es tatsächlich rechtmäßig ist die vorgegebene Beförderungsbedingungen seitens der IATA zu ändern. Gerade auch deshalb, da der entsprechende Passus von dem Luftfrachtunternehmen entfernt wurde und gegen einen eigenen Passus ersetzt wurde.

Diese Änderungen sind untersagt, wie sich auch aus Artikel 12 der *Resolution 600b* ergibt. Die Folgen einer solchen Änderungen können von einer Abmahnung bzw. Strafzahlung bis hin zu einer Kündigung der Mitgliedschaft (durch die IATA) reichen.

Dennoch muss auch geklärt werden, ob die Beförderungsbedingungen überhaupt wirksam in den Vertrag einbezogen wurden. Wie schon bereits erläutert, unterliegen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen auch der Kontrolle der §§ 305 ff. BGB.

In dem hier vorliegenden Fall handelt es sich um einen Vertragsabschluss zwischen Unternehmern (§ 14 BGB). Demnach erfolgt die Prüfung über die rechtlich wirksame Einbeziehung über die §§ 305 Abs. 1 i. V. m. 310 Abs. 1 BGB. Zunächst muss überprüft werden ob die ABB durch einen Handelsbrauch (i. S. d. § 346 HGB) oder durch eine gesonderte Einbeziehungsvereinbarung zwischen den Unternehmen wirksam in den Vertrag einbezogen wurden.<sup>138</sup> Da die beiden Unternehmen zum ersten Mal miteinander in Geschäftskontakt treten, kann daher angenommen werden, dass sich noch kein Handelsbrauch entwickelt hat. Wie bereits erwähnt hat der zuständige Mitarbeiter weder die ABB, noch die Gefahrgutbestimmungen der Airline gelesen. Somit könnte davon ausgegangen werden, dass

---

<sup>138</sup> Schuster in Spindler/Schuster: Recht der elektronischen Medien § 306 Einbeziehung in den Vertrag (Abs. 2) Rn. 31

das (Absender-) Unternehmen unter diesen Bedingungen gar nicht bereit gewesen wäre, die Lieferung mit dieser Airline zu versenden. Dies muss das Unternehmen allerdings beweisen. Da die ABB im Voraus zusätzlich übersandt wurden, wurden sie somit auch zur Kenntnisnahme zugänglich gemacht und war auch zumutbar. Da allerdings diese nicht zur Kenntnis genommen wurden, kann von einem stillschweigenden Einverständnis ausgegangen werden.<sup>139</sup> Somit kann von einer Einbeziehung der ABB ausgegangen werden. Weiter muss nun eine Inhaltskontrolle stattfinden. Die Grundlage hierfür bilden die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der IATA, in der deutschen Version der Lufthansa Cargo (Stand Juli 2014). Da jedoch der letzte Absatz der ABB geändert wurde, wird hierauf ein besonderer Schwerpunkt der Überprüfung gelegt, ob und wie sehr der Vertragspartner benachteiligt wird. Maßgeblich für die Inhaltskontrolle ist die Richtlinie 93/13/EWG, welche sich auch in § 307 BGB wieder findet.<sup>140</sup> Dabei ist anzumerken, dass die §§ 308, 309 BGB nicht für den Geschäftsverkehr unter Unternehmern gelten. Dennoch kann unter Umständen diese mit herangezogen werden, sollte der § 307 BGB nicht eindeutig sind.<sup>141</sup>

So gilt gemäß Absatz 1 des § 307 BGB, dass die Klauseln weder gegen Treu und Glauben verstoßen dürfen, noch unklar formuliert sein dürfen. Betrachtet man nun die ABB so ergibt sich, dass die Artikel 3, Artikel 6.4, Artikel 7, Artikel 8.1 – 8.4, Artikel 11, Artikel 12.1, 12.2.c., 12.2.d., 12.2.g., 12.3. – 12.6, Artikel 13, Artikel 14, Artikel 15 und Artikel 17 der ABB, ähnlich bis identisch mit dem Wortlaut des Montrealer Übereinkommens sind. Somit kann damit zurecht davon ausgegangen werden, dass gemäß Absatz 2 Nr. 1 nicht gegen geltendes Recht verstoßen. Auch ist die Transparenz des Vertrages gewährleistet, da der Vertragsgegenstand (die Beförderung mit einem Luftfahrzeug) klar erkennbar ist. Einzig die Formulierung, dass falsch deklariertes Gefahrgut der eigentlichen Lieferung entnommen wird und anderweitig versendet wird (bzw. umgepackt wird) muss kritisch betrachtet werden. Aber selbst unter zu Hilfenahme der §§ 308, 309 BGB lässt sich keine wirkliche Benachteiligung erkennen. Denn weder verlangt der Luftfrachtführer unangemessen hohe Gebühren für das Umpacken noch wird eine Strafgebühr für das falsche/nicht deklarieren erhoben. Auch ist es kein unangemessener Änderungsvorbehalt i. S. d. § 308 Nr. 4 BGB, da die Leistung trotzdem noch

---

<sup>139</sup> Stadler in Jauernig: Kommentar zum BGB BGB § 305 Einbeziehung Allgemeiner Geschäftsbedingungen in den Vertrag Rn. 18, 19, 20 sowie Basedow in Säcker/Rixecker: Münchener Kommentar zum BGB BGB § 305 Einbeziehung Allgemeiner Geschäftsbedingungen in den Vertrag Rn. 95

<sup>140</sup> Stadler in Jauernig: Kommentar zum BGB BGB § 307 Inhaltskontrolle Rn 1

<sup>141</sup> Schuster in Spindler/Schuster: Recht der elektronischen Medien BGB § 307 Inhaltskontrolle Rn. 73

erbracht wird. Ebenfalls wird ein genauer Grund genannt (Gefahrgutvorschriften), weshalb eine nachträgliche Vertragsänderung in Frage kommt.<sup>142</sup>

Zu einer klaren Entscheidung wird es in diesem Fall nicht kommen. Sicherlich hat der Mitarbeiter als Absender grob fahrlässig gehandelt, als er die ABB, sowie die Gefahrgutbestimmungen nicht gelesen hat. Dennoch hat auch die Airline einen Regelverstoß begangen, als die Klausel ersetzt wurde.

Es empfiehlt sich hier, bei bestehender Uneinigkeit, ein Schiedsverfahren einzuleiten um einen geeigneten Kompromiss für alle Beteiligten zu finden.

---

<sup>142</sup> Schuster in Spindler/Schuster: Recht der elektronischen Medien § 308 Nr. 4 (Änderungsvorbehalt) Rn. 27 ff, sowie Becker in Bamberger/Roth: Beck'scher Online-Kommentar BGB § 308 Nr. 4 Rn. 3 ff

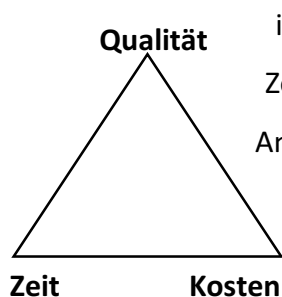


**J) Fazit**

Abschließend betrachtet kann gesagt werden, dass die Kombination aus Völkerrecht, EU-Verordnungen und den Resolutions/Recommended Practices für den Verbraucher in Deutschland positive Auswirkungen hatte. Gerade das Montrealer Übereinkommen war dringend überfällig. Das durchdachte Haftungskonzept ist besonders positiv hervorzuheben. So herrscht im internationalen Kontext ein stabiles Konzept. Auch die regelmäßige Überprüfung der Haftungsgrenzen ist besonders zu loben.

Im Frachtbereich sieht dieses allerdings nicht so positiv aus. So bringt auch hier das Montrealer Übereinkommen eine sinnvolle Neuerung, in dem der illegale Luftfrachtersatzverkehr auch dem Abkommen unterstellt ist. Hier kann durch aus Lob an die IATA ausgesprochen werden, die scheinbar während der Verhandlungen eine wichtige Rolle sicherlich dabei gespielt haben wird. Dennoch kann keine Lobbyarbeit gut genug sein, wenn das oberste deutsche Gericht diese nicht anerkennt. Hieraus ergibt sich bereits das Problem, dass das Abkommen also international nicht einheitlich ausgelegt wird. An dieser Stelle wäre es wünschenswert und sicherlich auch sinnvoll eine weltweite Entscheidungsdatenbank einzuführen, ähnlich der Urteilsdatenbank des CISG.

Allerdings bringt die IATA nicht nur Vorteile für die Luftverkehrswirtschaft. So ist die Zusammenarbeit zwischen ICAO und IATA besonders kritisch zu sehen im Hinblick auf die Gefahrgutbestimmungen. Es ist durchaus schlüssig solche Bestimmungen zu haben, dennoch führt das immer strengere Reglement zu einem hohen Kostenanstieg für den Transport von Gütern. Durchaus ist der Transport von Gütern in der Luftfracht kostenintensiver als vergleichsweise mit einem Frachtschiff, dennoch ist die benötigte Zeit sehr gering. Durch die



immer höheren Anforderungen gestaltet sich mittlerweile aber der Zeitaufwand für die Papierführung (der Absender haftet ja immerhin für die Angaben im AWB) sowie die Vorschriftsmäßige Etikettierung der Frachteinheiten als stark steigend. Somit wird, abgesehen von Expresslieferungen, sicherlich die Luftfracht auf lange Sicht für einige Produkte unattraktiver und man nimmt den zeitlich längeren Weg in Kauf.

Abbildung 1 Magisches Dreieck - eigene Darstellung

Vor allem sollte der Luftverkehrsverband IATA ebenfalls kritisch betrachtet werden. Zum einen sind für Nicht-Mitglieder nur wenig Informationen zu erhalten. Zum anderen ist die

Mitgliedschaft sehr kosten intensiv und die Luftverkehrsgesellschaften unterwerfen sich einer strengen „Herrschaft“. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorgegeben, was durchaus sinnvoll ist, da eben auch ein internationaler Standard herrscht. Ändert eine Fluggesellschaft diese je doch oder verwendet eigene, so droht der Rauswurf auf dem Luftverkehrsverband. Des Weiteren verlangt die IATA einen sehr hohen Sicherheitsstandard, was sinnvoll ist für den Schutz der Kunden/Verbraucher, dennoch kann dies auch zur zusätzlichen Kostenbelastung werden, da hierfür Mitarbeiter speziell geschult werden müssen.

Abschließend betrachtet beeinflussen die völkerrechtlichen Abkommen wie das Montrealer Übereinkommen die deutsche Vertragsfreiheit augenscheinlich nur sehr gering. Es wird, genau wie im HGB, eine Haftungshöchstgrenze vorgegeben, welche man freiwillig erhöhen kann bzw. die mit Hilfe einer Wertdeklaration (und einem höheren Transportentgelt) aufgehoben werden. Allerdings beeinflussen die Vorgaben der ICAO und der IATA den privatrechtlichen Sektor der Vertragsfreiheit sehr stark.

Es werden Allgemeine Beförderungsbedingungen vorgegeben an die sich starr gehalten werden muss und Abweichungen nicht toleriert werden. Somit wird durch einseitig diktierte Verwender-ABB die Individual Abrede in Deutschland stark eingeschränkt. Gerade auch deshalb, weil die Lufthansa Cargo, sowie die DHL die beiden größten Luftfrachtunternehmen in Deutschland sind. Dies ist einerseits positiv zu urteilen, da so ein stabiles System geschaffen wird, auf der anderen Seite ist es auch kritisch zu sehen, da kleinere Speditionen, die sich im Spot-Markt freien Frachtraum erwerben somit ebenfalls an die IATA gebunden sind. Selbst wenn sie es gar nicht wollen bzw. keine eigenen Fluggeräte besitzen.

## Anlage 1

### Legende

 beschreibt den Transportverlauf d. Produkts

+ → je mehr desto mehr, je weniger desto weniger


- → je weniger desto mehr, je mehr desto weniger

○ → kein Einfluss

 → geringer Einfluss

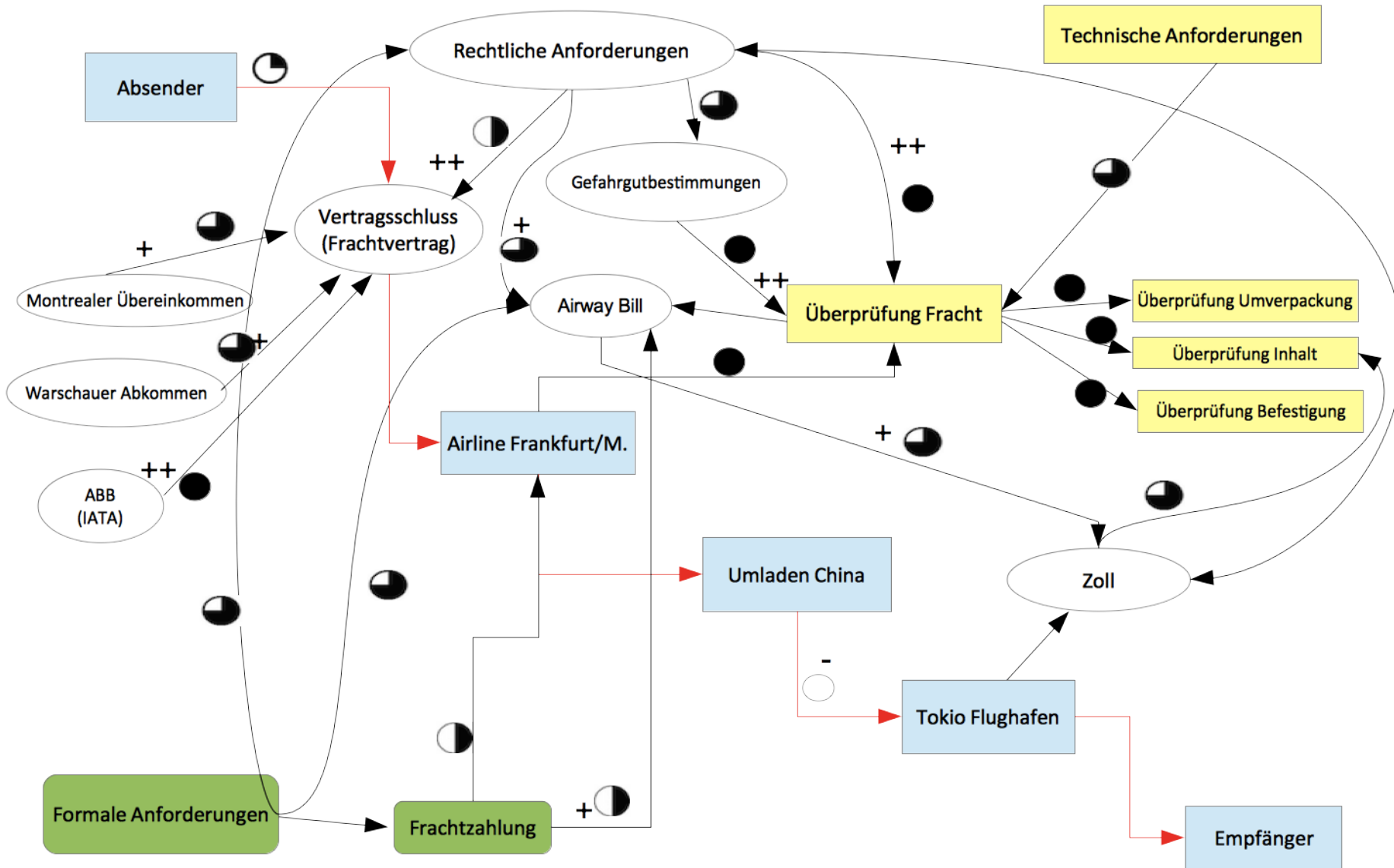
 → mittelstarker Einfluss

 → starker Einfluss

 → sehr starker Einfluss

Um die grafische Darstellung weiter zu erläutern werden folgende Grundannahmen getroffen:

- Alle beteiligten Länder unterliegen demselben Abkommen/rechtlichen Regelungen für den Transport
- Luftfracht ist die wirtschaftlichste Möglichkeit des Transports
- Die Zahlung für das Frachtgut ist bereits erfolgt.



## Literaturverzeichnis

### Zeitschriften

BGH: Zum Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens; hier: Beförderung eines Rechtsanwalts durch seinen Auftraggeber im Privatflugzeug NJW 1974, 1617

*zitiert als BGH NJW 1974, 1617, 1618*

Bollweg, Hans-Georg; Schnellenbach, Anne: Die Neuordnung der Luftverkehrshaftung in ZEuP 2007, 798

Boettge, Jochen: Das Luftfrachtrecht nach dem Montrealer Übereinkommen VersR 2005, 908

EuGH, Urteil vom 5. 11. 2002 –Rs. C-476/98 EG-Kommission/Bundesrepublik Deutschland in BeckRS 9998, 92877

*zitiert als EuGH RS. C-476/98*

LG Frankfurt a. M: Rechts- und Parteifähigkeit der IATA NJOZ 2005, 4368

*zitiert als: LG Frankfurt a.M NJOZ 2005, 4368*

Prof. Dr. Saenger, Ingo: Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts – Vom IATA-Intercarrier-Agreement zur Neufassung des Warschauer Abkommens in der Montrealer Konvention vom Mai 1999 NJW 2000, 169

*zitiert als: Saenger: Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts*

Prof. Dr. Schmid, Ronald; Dr. Müller-Rostin, Wolf: In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommens von 1999: Neues Haftungsregime für internationale Transporte NJW 2003, 3516

*zitiert als: Schmid; Müller-Rostin: Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte*

Prof. Dr. Ruhwedel, Edgar: Neue Entwicklungen im Lufttransportrecht vor dem Hintergrund des Inkrafttretens des Montrealer Übereinkommens, TranspR 11/12-2006, 421

*zitiert als: Ruhwedel: Neue Entwicklungen im Lufttransportrecht*

### Kommentare

Dr. Bamberger, Heinz Georg; Dr. Roth, Herbert [Hrsg.]: Beck'scher Online-Kommentar BGB, 39. Edition, 2016

Dr. Koller, Ingo: Transportrecht Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 4. Auflage 2000

## Literaturverzeichnis

Dr. Koller, Ingo: Transportrecht Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 8. Auflage 2013

Jauernig (ursprünglicher Hrsg.); Prof. Dr. Dres. h. c. Stürner, Rolf [Hrsg.]: Bürgerliches Gesetzbuch mit Rom-I-, Rom-II-, Rom-III-VO, Eg-UntVO/HUntProt und EuErbVO, 16. Auflage 2015

*zitiert als: Jauernig: Kommentar zum BGB*

Dr. Joost, Detlev; Dr. Strohn, Lutz [Hrsg.]: Handelsgesetzbuch, 3. Auflage 2015

Dr. Reuschle, Fabian: Montrealer Übereinkommen, 2. Auflage 2011

Dr. Dr. Dr. h.c. Säcker, Franz Jürgen; Dr. Rixecker, Richard [Hrsg.]: Münchener Kommentar zum BGB 6. Auflage 2015

Dr. Dres. h. c. Schmidt, Karsten [Hrsg. Band 1 – 7]: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7, 3. Auflage 2014

Prof. Dr. Spindler, Gerald; Prof. Dr. Schuster, Fabian [Hrsg.]: Recht der elektronischen Medien, 3. Auflage 2015

### **Handbücher**

Prof. Dr. Conrady, Roland; Prof. Dr. Fichert, Frank; Prof. Dr. Sterzenbach, Rüdiger: Luftverkehr – Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch, 5. Auflage 2013

Prof. Dr. Hobe LL.M, Stephan; von Ruckteschell, Nicolai: Kölner Kompendium des Luftrechts: Band 3 Wirtschaftsrechtliche Aspekte des Luftverkehrs, 1. Auflage 2010

Hölser, Thorsten [Hrsg.]: Lorenz 1 - Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf, 24. Auflage 2014

Goldhirsch, Lawrence B.: The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, 2. Auflage 2000

Mackenzie, Davind: ICAO – A History of the International Civil Aviation Organization, 2010

Mensen, Heinrich: Handbuch der Luftfahrt, 2. Auflage 2013

Dr. iur., LL.M. Schladebach, Marcus: Luftrecht 2007

## Literaturverzeichnis

Dr. iur. Schwenk, Walter; Prof. Dr. iur. Giemulla, Elmar [Hrsg.]: Handbuch des Luftverkehrsrecht, 4. Auflage 2013

Tietje, Christian [Hrsg.]: Internationales Wirtschaftsrecht, 1. Auflage 2009

### **Internetquellen**

BDL - Die deutsche Luftfracht im internationalen Wettbewerb, Oktober 2015

<https://www.bdl.aero/download/1950/marktentwicklungsanalyse.pdf> aufgerufen am 21. März 2016

Flight Global – IATA to kick out several members for failing safety audits

<https://www.flightglobal.com/news/articles/iata-to-kick-out-several-members-for-failing-safety-322897/> vom 20. Juni 2016

IATA – About us

<http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx> vom 12. August 2015

IATA – Cargo Strategy

<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/cargo-strategy.pdf> vom 18. Juni 2016

IATA – Dangerous Goods

<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Pages/index.aspx> vom 31. Mai 2016

IATA – Conditions of Carriage for Cargo

[http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_content/1145517766.pdf](http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517766.pdf) vom 6. Juni 2016

IATA - Members

<http://www.iata.org/about/members/Pages/index.aspx> vom 12. August 2015

IATA – Tariff Conference

<http://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Pages/tariff-conference.aspx> vom 25. Mai 2016

IATA – Tariff Conference (TC) Participants

<http://www.iata.org/whatwedo/passenger/tariffs/Pages/tcparticipants.aspx> vom 18. Juni 2016

IATA – The Founding of IATA

<http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx> vom 12. August 2015

IATA – The ultimate reference for air cargo transportation

<http://www.iata.org/publications/pages/air-cargo-tariff.aspx> vom 24. Mai 2016

IATA – Membership Application Fees and Dues

## Literaturverzeichnis

<http://www.iata.org/about/members/Pages/fees.aspx> vom 12. August 2015

ICAO – Current lists of parties to multilateral air law treaties

<http://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>  
vom 11. November 2015

ICAO - Contracting Parties; Warsaw Convention 1929 and the Hague Protocol 1955

[http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp\\_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf) aufgerufen am 22. März 2016

ICAO – Convention on International Civil Aviation – Doc 7300

<http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx> vom 2. Dezember 2015

ICAO – Regional Offices

<http://www.icao.int/secretariat/Pages/regional-offices.aspx> vom 3. Dezember 2015

ICAO – Member States

<http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf> vom 3. Dezember 2015

ICAO – The Convention on International Civil Aviation

[http://www.icao.int/safety/airnavigation/nationalitymarks/annexes\\_booklet\\_en.pdf](http://www.icao.int/safety/airnavigation/nationalitymarks/annexes_booklet_en.pdf) vom 12. Dezember 2015

Deutschlandfunk - Früher Aufklärer

[http://www.deutschlandfunk.de/frueher-aufklaerer.871.de.html?dram:article\\_id=125747](http://www.deutschlandfunk.de/frueher-aufklaerer.871.de.html?dram:article_id=125747)  
vom 21. März 2016

DHL – Versand von Waren mit einzelnen oder verbauten Lithium Batterien

[http://www.dhl.ch/de/express/versand/kundenberatung/lithium\\_batterien.html](http://www.dhl.ch/de/express/versand/kundenberatung/lithium_batterien.html) vom 9. Juni 2016

Frankfurt Airport – Daten & Fakten

[http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt\\_airport/de/business\\_standort/frachtstandort/daten\\_fakten1.html](http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_standort/frachtstandort/daten_fakten1.html)  
vom 3. November 2015

Open-Skies-Abkommen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=URISERV%3A124483> vom 6. Juni 2016

XDR – Sonderziehungsrechte des IWF

<http://www.xe.com/de/currency/xdr-imf-special-drawing-rights> vom 27. April 2016



Zeit Online: Luftfahrt: Der befreite Himmel  
<http://www.zeit.de/2008/14/OpenSky> vom 7. Juni 2016

**Urteile**

BGH vom 21. September 2000 – I ZR 135/98

LG Frankfurt a. M.: Rechts- und Parteifähigkeit der IATA JNOZ 2005, 4368

**Sonstige**

Berger-Walliser, Gerlinde: Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle im deutschen, französischen und internationalen Privatrecht – Dissertation  
*zitiert als: Berger-Walliser: Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle*

Deutscher Bundestag Drucksache 15/2285 – Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)  
*zitiert als: BT-Drucksache – 15/2285*

Prof. Dr. Tietje, Christian; Prof. Dr. Kraft, Gerhard; Prof. Dr. Sethe Rolf [Hrsg.:] Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht; Fritzsche, Steffen: Open Skies EU-USA – an extraordinary achievement?!, Heft 68 2007  
*zitiert als: Fritzsche: Open Skies EU-USA*

## Selbstständigkeitserklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als angegeben Hilfsmittel angefertigt habe. Alle Gedanken, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen entnommen wurden, sind als solche eindeutig kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Quellen aus dem Internet. Die Arbeit ist weder ganz, noch in Teilen, in gleicher oder ähnlicher Form veröffentlicht und noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt worden.

Mit ist bekannt, dass eine Täuschung zur Benotung „nicht bestanden“ (5,0) führt.

Ort, Datum

Unterschrift: Q Dedekind