

Fabian Reuschle

Montrealer Übereinkommen

Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. Kommentar

Verlag de Gruyter, Berlin, 2005, 724 S.; € 168,00; ISBN 3-89949-140-8

Man braucht wohl nicht – wie *Fabian Reuschle* im Vorwort seines Kommentars (S. V) – bis zu Daedalus und Ikarus zurückzugehen, um Fragen aus dem Luftrecht zu stellen. Aktuelle Tatsache ist jedenfalls, dass der Personen- und Frachtverkehr in der Welt der Gegenwart ohne Luftverkehr überhaupt nicht mehr vorstellbar ist. Andere Kontinente (Übersee) werden heute massenhaft „über Luft“ erreicht und einander nahe gebracht.

Sowohl das nationale als auch das internationale Luftrecht sind – verglichen mit anderen Rechtsgebieten – verhältnismäßig junge Erscheinungen des Rechtslebens: Die Lufthoheit über dem Gebietsstaat wurde erstmals im britischen Aerial Navigation Act von 1911 national geregelt, international im Pariser Luftverkehrsabkommen von 1919. Das für die Luftrechtspraxis der Gegenwart mit Abstand wichtigste Regelungswerk ist das Übereinkommen von Montreal zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999. Es ist am 30. November 2003 in Kraft getreten und umfasst inzwischen mehr als 60 Vertragsstaaten (zum Mitgliederstand mit Datum 31. März 2005 siehe die Aufstellung S. 27/28 Rn. 44). Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass *Fabian Reuschle* mit dem von ihm in alleiniger Autorenschaft, also nicht als Gemeinschaftswerk Mehrerer, verfassten umfangreichen Werk eine – das kann schon vorweg gesagt werden – vorzügliche Kommentierung des Montrealer Abkommens vorgelegt hat.

Der außerordentlich übersichtlich gestaltete Kommentar bringt den Text des Abkommens, also dessen Präambel und die 57 Artikel, jeweils in deutscher Sprache (die allerdings nur eine amtliche Übersetzung ist – vgl. dazu Präambel Rn. 16), sowie von den Vertragssprachen Arabisch, Chinesisch, Englisch, Französisch, Russisch und Spanisch den Text in englischer und französischer Sprache. Die Kommentierung der Präambel wird mit einem umfangreichen aber klar gegliederten und damit übersichtlichen Schrifttumsverzeichnis eingeleitet; Entstehungsgeschichte (Rn. 1-15), Inhalt des Übereinkommens in Grundzügen (Rn. 16-28), Überblick über weitere Rechtsquellen des Luftrechts (Rn. 29-37), Geltung und Wirkung (Rn. 38-45), Geltungsbereich (Rn. 46-48) und Auslegung sowie ergänzende Anwendung nationalen Sachrechts (Rn. 49-66) stimmen auf die folgenden Einzelkommentierungen ein. Auf die supranationalen Rechtsquellen innerhalb der Europäischen Union, die diesem multinationalen völkerrechtlichen Vertrag beigetreten ist, wird in Rn. 4 hingewiesen – Regelungen, die insbesondere in Fällen verspäteten Abfluges oder bei Annullierung von Flügen relevant werden. Hinsichtlich des Statuts der unerlaubten Handlung hält der Autor es für „am sachgerechtesten“, im internationalen Luftverkehr an das Recht des Hoheitszeichens, also an das Flaggenrecht, anzuknüpfen (Rn. 66).

Was die Kommentierung der einzelnen Artikel der Konvention betrifft, so zeichnet sie sich durch eine klare Sprache und durch präzise Ergebnisse aus. *Reuschle* vermeidet unentschiedenes „einerseits – andererseits“-Geschaukel. Offensichtlich hat der Beruf des Verfassers (Richter, mit mehrjähriger Abordnung an das Bundesjustizministerium) mit der für diesen notwendigen Entscheidungsfreudigkeit auch auf die Kommentierung abgefärbt, ohne dass deshalb abweichende Meinungen ignoriert werden. Als besonders geclückt erscheint dem Rezensenten die Erläuterung der Rechtsfragen in der zentralen Bestimmung des Art. 17, der den Schadensersatz für Tod oder Körperverletzung von Reisenden und für den Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck bei Flugreisen regelt. Was die Auslegung des Unfallbegriffs betrifft, so soll weiterhin auf die zum Warschauer Abkommen im In- und Ausland ergangene Rechtsprechung zurückgegriffen werden (Art. 17 Rn. 14). Im Abschnitt „Kasuistik zum Unfallbegriff“ erwähnt der Autor das Beispiel: „Ein Unfall ist ferner anzunehmen, wenn eine im Bordverkauf angebotene 'Nostalgiedose aus Blech' auf die Nase des Reisenden fällt, welche die Stewardess für den Reisenden in der Gepäckablage verstauen wollte“ (Art. 17 Rn. 14), grammatisch verunglückt, da die Stewardess nicht die Nase verstauen wollte. Zutreffend wird bei den „passenger-to-passenger interactions“ auf ein „luftreisespezifisches Moment“ als Auslöser abgestellt (Art. 17 Rn. 16), nämlich auf die räumlich beengte Situation, was nicht selten in Fällen von Hooligans auf dem Rückflug von Fußballspielen missliche Folgen haben kann. Überzeugend sind auch die Ausführungen zum Haftungszeitraum; *Reuschle* stellt zutreffend darauf ab, ob der Reisende sich in der „Obhut“ des Luftfrachtführers befindet (Art. 17 Rn. 21). Im Zusammenhang mit der Lehre von der luftverkehrs-spezifischen Kausalität hält der Autor (m.E. zutreffend) die von der herrschenden Meinung gegebene Begründung, „dass man zwischen der Betriebsgefahr und der darüber hinausgehenden luftverkehrs-spezifischen Risiken, für welche der Luftfrachtführer nach Art. 17 des Montrealer Übereinkommens haftet, zu unterscheiden habe“, für nicht begründet.

Ein sehr umfangreicher Anhang (S. 439-707) mit anderen lufttransportrechtlichen Bestimmungen, Versicherungsanforderungen, allgemeinen Geschäftsbedingungen, anderen internationalen Übereinkünften und einem Register der Rechtsprechung deutscher und ausländischer Gerichte runden den gehaltvollen Kommentar ab. Dem Autor und dem Verlag gebühren großes Lob und hohe Anerkennung für dieses sehr gelungene Werk.

Ingo von Münch, Hamburg