

Rahmen des § 449 HGB möglich, es sei denn, es handelt sich bei dem Absender um einen Verbraucher.

- 611 Der Geschädigte muss nach § 438 Abs 1 S 1 HGB einen äußerlich erkennbaren Schaden sofort bei Ablieferung, im Falle eines nicht sofort erkennbaren Schadens innerhalb von sieben Tagen (Abs 2) und bei einer Verspätung binnen 21 Tagen (Abs 3) schriftlich anzeigen. Versäumt der Anspruchsteller die Frist, wird nach § 438 Abs 1 S 1 letzter Hs HGB eine vertragsgemäße Ablieferung vermutet, die Beweislast kehrt sich um.
- 612 Die Verjährungsfrist beträgt ein Jahr nach der Ablieferung des Gutes. Handelte der Frachtführer vorsätzlich oder mit einem dem Vorsatz nach § 435 HGB gleichstehenden Verschulden, verlängert sich die Frist auf drei Jahre, § 439 HGB.
- 613 Nach § 437 Abs 1 HGB trifft den ausführenden Frachtführer für den während seiner Beförderung entstandenen Schaden eine Ersatzpflicht. Er haftet neben dem vertraglichen Frachtführer dem Anspruchsteller gegenüber gesamtschuldnerisch, § 438 Abs 3 HGB. Gleiches gilt für den Luftfrachtspediteur. Dieser hat wie ein Frachtführer für Schäden an Gütern einzustehen, die sich in seiner Obhut befinden, §§ 461, 462 HGB.

3) Außervertragliche Haftung

- 614 Nach § 434 Abs 1 HGB greifen bzgl der außervertraglichen Einstandspflicht des Frachtführers gegenüber dem Absender und dem Empfänger die gleichen Befreiungen und Begrenzungen wie bei der vertraglichen Haftung Platz. Das Gleiche gilt für außervertragliche Ansprüche Dritter gegen den Frachtführer, § 434 Abs 2 HGB. Die Begrenzungen der Verantwortung finden auch gemäß § 436 HGB auf die Leute des Frachtführers Anwendung.

V. Exkurs: Haftung nach schweizerischem Recht

Dr. Heinrich Hempel, LL.M.

Schrifttum: Dettling-Ott, *Regula* Lufttransportrecht, in: Müller, Georg (Hrsg) Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd IV, 2008, 431 ff.; dies Das Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens in der Schweiz und die neue Lufttransportverordnung, ASDA-Bulletin 2/2004 und 1/2005, 58; dies Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, 1993; Schiller, Kaspar Vom Warschauer zum Montrealer Abkommen, Schweizerische Juristen-Zeitung 2000, 184; ders Anm zum Urteil des Schweizerischen Bundesgerichts v 6.6.2002, BGE 128 III 390, ASDA-Bulletin 1/2003, 18.

- 615 Die Schweiz ist Vertragsstaat sowohl des Warschauer Abkommens (WA) als auch des Montrealer Übereinkommens (MÜ). Bereits unter dem WA wurden die nationalen Haftungsregeln für Luftbeförderungen dem internationalen Recht angeglichen. Mit der Ratifizierung des MÜ wurde das schweizerische Recht revidiert.
- 616 Die Haftungsregeln finden sich nicht auf Gesetzes-, sondern auf Verordnungsstufe, gestützt auf eine Gesetzesdelegation in Art 75 Luftfahrtgesetz (LFG)⁹³¹. Aus Sicht des Gesetzmäßigkeitsprinzips erscheint dies nicht unbedenklich, aber wohl vertretbar, angesichts der Vorgabe des Gesetzgebers an den Verordnungsgeber, sich an die Grundsätze der für die Schweiz verbindlichen internationalen Übereinkommen zu halten (Art 75 Abs 1 LFG). Der Bundesrat (Exekutive) ist mit Erlass der Lufttransportverordnung (LTrV)⁹³² dieser Vorgabe gefolgt, indem er die Regeln des MÜ ins schweizerische Recht übernommen hat. Dabei hat er sich allerdings nicht durchgehend an Systematik und Terminologie des MÜ gehalten. Damit wurden unnötig Interpretationsspielräume eröffnet, weil nicht klar ist, ob mit den Abweichungen in der Formulierung auch in der Substanz

931 Bundesgesetz über die Luftfahrt, SR 748.0.

932 Verordnung über den Lufttransport, SR 748.411.

vom MÜ abgewichen werden sollte.⁹³³ Angesichts des Ziels der internationalen Rechtsvereinheitlichung und der Vorgaben in Art 75 Abs 1 LFG ist dies – zumindest für den Regelfall – wohl zu verneinen.⁹³⁴

Gemäß Art 1 Abs 1 LTrV gilt die Lufttransportverordnung, soweit nicht das MÜ anwendbar ist, für jede Inlandbeförderung und für jede internationale Beförderung gegen Entgelt.⁹³⁵ Für unentgeltliche Beförderungen gilt sie, wenn sie durch ein Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsbewilligung durchgeführt wird. Mit Ausnahme von Inlandbeförderungen durch den Bund ist die Verordnung auch anwendbar auf Beförderungen durch den Bund oder eine andere juristische Person des öffentlichen Rechts (Art 1 Abs 2 LTrV). Die Verordnung gilt nicht für Beförderungen, die im Rahmen der Postgesetzgebung, internationaler Vereinbarungen über den Postverkehr oder besonderer Abmachungen der Schweizerischen Post mit den Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden (Art 1 Abs 3 lit a LTrV). Auf Beförderungen mit Hängegleitern und Fallschirmen ist sie ebenfalls nicht anwendbar (Art 1 Abs 3 lit b LTrV). Für internationale Beförderungen durch mehrere aufeinander folgende Lufttransportführer stellt Art 1 Abs 4 LTrV klar, dass die Verordnung auch auf die im Ausland durchgeführten Beförderungen anwendbar ist, wenn die Parteien die Beförderung als Einheit betrachten. 617

Missverständlich ist es, wenn Art 1 Abs 1 LTrV sagt, die Lufttransportverordnung gelte, »soweit nicht das MÜ anwendbar ist«. Art 75 LFG gibt dem Verordnungsgeber keine Kompetenz, von den Bestimmungen des schweizerischen Internationalen Privatrechts abzuweichen. Die Lufttransportverordnung gilt daher nur insoweit, als das materielle schweizerische Recht nach dem Kollisionsrecht überhaupt anwendbar ist. Untersteht ein internationaler Transport nicht dem MÜ und verweist das Internationale Privatrecht nicht auf das schweizerische Recht, ist die Lufttransportverordnung nicht anwendbar.⁹³⁶ 618

Ungeklärt ist auch das Verhältnis der LTrV zu WA, Haager Protokoll v 1955 (HP), Montreal-Zusatzprotokolle 1, 2 und 4 sowie Guadalajara-Abkommen. Der Gesetzgeber hat den Verordnungsgeber nicht ermächtigt, von diesen Abkommen abzuweichen. Es ist daher davon auszugehen, dass – entgegen dem Wortlaut von Art 1 Abs 1 LTrV – die LTrV auch insoweit zurückzutreten hat, als andere internationale Abkommen als das MÜ anwendbar sind.⁹³⁷ 619

Die Haftungsansprüche gemäß Lufttransportverordnung richten sich primär gegen den vertraglichen Lufttransportführer, dh den Lufttransportführer, der Partei des Beförderungsvertrags ist (Art 20 Abs 1 und 2 LTrV). Der ausführende Lufttransportführer, der für den vertraglichen Lufttransportführer den gesamten oder nur einen Teil des Transports ausführt, haftet für den von ihm ausgeführten Teil der Beförderung (Art 20 Abs 1 und 3 LTrV). 620

Gemäß Art 7 Abs 1 LTrV haftet der Lufttransportführer für Tod und Körperverletzung der Reisenden im Falle des Unfalles an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- und Aussteigen. Der Prozess des Einsteigens beginnt dabei nach der in der Schweiz herrschenden Auffassung mit dem Zeitpunkt, da sich der Passagier in die Obhut des Lufttransportführers begibt.⁹³⁸ Dies ist idR der Fall beim Boarding, dh bei der Abgabe der Bordkarte. Für Personenschäden haftet der Lufttrans- 621

⁹³³ Dettling-Ott Lufttransportrecht, in: Müller (Hrsg) Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd IV, Rn 100; dies Das Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens in der Schweiz und die neue Lufttransportverordnung, ASDA-Bulletin 2/2004 und 1/2005, 58 (64).

⁹³⁴ Schiller Vom Warschauer zum Montrealer Abkommen, Schweizerische Juristen-Zeitung 2000, 184 (189).

⁹³⁵ Zur Entgeltlichkeit s unveröff Urteil des Bundesgerichts v 27.9.2000, 4C.194/2000 sowie Urteil des Bundesgerichts v 1.7.1999, 4C.346/1994, ASDA-Bulletin 1/2000, 39 ff. (mit Anm v Schiller).

⁹³⁶ Dettling-Ott Lufttransportrecht, in: Müller (Hrsg) Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd IV, Rn 106.

⁹³⁷ Dettling-Ott Das Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens in der Schweiz und die neue Lufttransportverordnung, ASDA-Bulletin 2/2004 und 1/2005, 58 (65 ff.). Zur Kontroverse betr die Anwendbarkeit der Verordnung (EG) Nr 2027/97 idF der Verordnung (EG) Nr 889/2002 s Teil I A Rn 310.

⁹³⁸ Dettling-Ott Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, 168; dies Lufttransportrecht, in: Müller (Hrsg) Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd IV, Rn 110.

portführer bis zum Betrag von SZR 100 000 kausal. Im darüber hinausgehenden Betrag ist eine Exkulpation möglich (Art 7 Abs 3 LTrV). Eine Wegbedingung der Haftung ist nur zulässig für Beträge über SZR 100 000 (Art 7 Abs 2 LTrV). Der Lufttransportführer ist von der Haftung befreit, soweit der Reisende den Unfall verursacht hat (Art 12 LTrV). Gemäß Art 15 LTrV hat der Lufttransportführer eine Vorauszahlung zu leisten, die bei Tötung nicht weniger als SZR 16 000 betragen darf.

- 622 Für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck und Fracht haftet der Lufttransportführer, solange es sich in seiner Obhut, insbesondere an Bord befindet (Art 8 Abs 1 LTrV, Art 9 Abs 1 und 4 LTrV). Für nicht aufgegebenes Reisegepäck haftet der Lufttransportführer nur bei Verschulden (Art 8 Abs 4 LTrV). Die Haftung für Reisegepäck ist auf SZR 1 000 je Reisenden, jene für Frachtgut auf SZR 17 pro kg beschränkt, außer es wurde eine Wertdeklaration vorgenommen (Art 8 Abs 5 und Art 9 Abs 2 LTrV). Für Reisegepäck ist die Haftung unbeschränkt, wenn der Lufttransportführer oder seine Angestellten oder Beauftragten den Schaden absichtlich oder leichtfertig im Bewusstsein verursacht haben, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten wird (Art 8 Abs 6 LTrV).⁹³⁹ Eine Haftung ist ausgeschlossen, wenn die Schäden auf die Eigenart des Gepäcks oder Frachtguts zurückzuführen ist (Art 8 Abs 2 und Art 9 Abs 3 lit a LTrV). Für Frachtgut bestehen ferner die übrigen Haftungsausschlussgründe des MÜ (Art 9 Abs 3 LTrV). Zudem gilt der Haftungsbefreiungsgrund von Art 12 LTrV. Schäden an Reisegepäck sind innert 7 Tagen, solche an Frachtgut innert 14 Tagen anzuzeigen (Art 13 Abs 2 LTrV).
- 623 Der Lufttransportführer haftet für die Verspätung von Reisenden bis SZR 4 150, für die Verspätung von Reisegepäck bis SZR 1 000 je Reisenden und für die Verspätung von Frachtgut bis SZR 17 pro kg (Art 10 Abs 1 und 2 LTrV). Die Limiten für Reisende und Gepäck gelten nicht, wenn der Lufttransportführer den Schaden absichtlich oder leichtfertig im Bewusstsein zufügt, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird (Art 10 Abs 3 LTrV). Die Verspätung von Reisegepäck und Fracht ist innert 21 Tagen anzuzeigen (Art 13 Abs 3 LTrV). Der Haftungsbefreiungsgrund von Art 12 LTrV gilt auch für Verspätungen. Vorbehalten bleiben die Regelungen in internationalen Übereinkommen wie zB der Verordnung (EG) Nr 261/2004 (Art 10 Abs 5 LTrV).
- 624 Soweit die Lufttransportverordnung keine Regelungen enthält, ist auf die Bestimmungen des Obligationenrechts zurückzugreifen. In den Fällen, in denen die Lufttransportverordnung nicht anwendbar ist (zB unentgeltliche Beförderungen durch Lufttransportführer ohne Betriebsbewilligung), richtet sich die Haftung grds allein nach Obligationenrecht.⁹⁴⁰ Danach haftet der Lufttransportführer für von ihm verursachte Schäden, sofern er sich nicht exkulpieren kann (Art 97 Obligationenrecht). Er hat auch für das Verhalten seiner Hilfspersonen einzustehen (Art 101 Obligationenrecht). Die Haftung ist betragsmäßig nicht limitiert. Eine Haftungsbefreiung ist in gewissen Grenzen zulässig (Art 100 Obligationenrecht). Die Haftung für Inlandflüge des Bundes richtet sich nach den Regeln der Staatshaftung, soweit der Flug in Ausübung hoheitlicher Befugnisse erfolgt.

939 Zur schweizerischen Rspr zu diesem Verschuldensmaßstab s Urteile des Bundesgerichts v 11.7.1972, BGE 98 II 231 ff.; v 29.6.1987, BGE 113 II 353 ff.; v 6.6.2002, BGE 128 III, 390 ff.; Schiller Anm zum Urteil des Schweizerischen Bundesgerichts v 6.6.2002, BGE 128 III 390 ff., ASDA-Bulletin 1/2003, 18 (26 ff.).

940 Dettling-Ott Lufttransportrecht, in: Müller (Hrsg) Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd IV, Rn 106; vgl auch Art 137 Abs 2 Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01).