

Michael Hochstrasser\*/Daniel Maritz\*\*

# Haftung im Luftfrachtrecht

## Inhaltsverzeichnis

|             |                                                                          |            |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>I.</b>   | <b>Einführung</b>                                                        | <b>170</b> |
| <b>II.</b>  | <b>Rechtsquellen</b>                                                     | <b>170</b> |
|             | A. Internationale Beförderung                                            | 170        |
|             | 1. Montrealer Übereinkommen                                              | 170        |
|             | 2. Warschauer System                                                     | 172        |
|             | 3. EU-Recht                                                              | 172        |
|             | 4. Nationales Recht                                                      | 172        |
|             | B. Nationale Beförderung                                                 | 173        |
|             | 1. Lufttransportverordnung                                               | 173        |
|             | 2. OR                                                                    | 175        |
| <b>III.</b> | <b>Haftung nach Montrealer Übereinkommen und Lufttransportverordnung</b> | <b>175</b> |
|             | A. Vorbemerkung                                                          | 175        |
|             | B. Haftung für Zerstörung, Verlust und Beschädigung des Frachtguts       | 176        |
|             | 1. Haftungstatbestand                                                    | 176        |
|             | 2. Haftungszeitraum                                                      | 178        |
|             | 3. Haftungsbegründung, Beweislast                                        | 179        |
|             | 4. Entlastungsgründe, Beweislast                                         | 180        |
|             | 5. Limitierte Haftung                                                    | 181        |
|             | 6. Schadensanzeige                                                       | 182        |
|             | 7. Verwirkung                                                            | 183        |
|             | C. Haftung für Verspätung                                                | 184        |
|             | 1. Haftungstatbestand                                                    | 184        |
|             | 2. Haftungsbegründung, Beweislast                                        | 184        |
|             | 3. Entlastungsgründe                                                     | 185        |
|             | 4. Limitierte Haftung                                                    | 186        |
|             | 5. Schadensanzeige                                                       | 186        |
|             | 6. Verwirkung                                                            | 186        |
|             | D. Aktiv- und Passivlegitimation                                         | 187        |
| <b>IV.</b>  | <b>Haftung nach OR</b>                                                   | <b>188</b> |
| <b>V.</b>   | <b>Weitere Anspruchsgrundlagen</b>                                       | <b>188</b> |
|             | <b>Literaturverzeichnis</b>                                              | <b>189</b> |

\* PD Dr. iur., Rechtsanwalt, Partner bei Schiller Rechtsanwälte AG, Winterthur.

\*\* Lic.iur., LL.M. (Brüssel), Rechtsanwalt, Fachanwalt SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht, Partner bei Schiller Rechtsanwälte AG, Winterthur.

## I. Einführung

Die Haftung im Luftfrachtrecht ist geprägt vom internationalen Recht, insbesondere dem Montrealer Übereinkommen (MÜ). Die Lufttransportverordnung (LTrV) übernimmt die Grundsätze des MÜ für das schweizerische Recht. Das OR hat nur marginale Bedeutung.

Im Folgenden werden zunächst die für den Luftbeförderungsvertrag relevanten Rechtsquellen erläutert. Anschliessend wird die Haftung für Zerstörung, Verlust und Beschädigung des Frachtguts einerseits und für Verspätung andererseits dargestellt, mit dem Fokus auf der Rechtslage nach MÜ/LTrV.

## II. Rechtsquellen

### A. Internationale Beförderung

#### 1. Montrealer Übereinkommen

Die internationale Luftbeförderung untersteht in erster Linie dem *Montrealer Übereinkommen (MÜ)*.<sup>1</sup> Das MÜ fasst die zahlreichen Regelungen des Warschauer Systems<sup>2</sup> zusammen und vereinheitlicht die rechtlichen Grundlagen der Luftbeförderung. Es wurde von über 100 Staaten ratifiziert und gilt neben der Schweiz unter anderem für alle Mitgliedstaaten der EU, die USA und Japan; es gilt aber z. B. nicht für Russland, Thailand oder Indonesien.

Das MÜ ist anwendbar auf alle internationalen Beförderungen von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge erfolgen und von einem Luftfahrtunternehmen<sup>3</sup> ausgeführt werden. Beförderungen durch Private unterstehen dem MÜ, wenn sie entgeltlich sind (Art. 1 Abs. 1 MÜ).

<sup>1</sup> Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen am 28. Mai 1999 in Montreal, für die Schweiz in Kraft getreten am 5. September 2005 (SR 0.748.411); dazu und zum Folgenden HOCHSTRASSER, N 83 ff.

<sup>2</sup> Dazu hinten II.A.2.

<sup>3</sup> Als Luftfahrtunternehmen gilt eine natürliche oder juristische Person, die systematisch und dauerhaft Luftfahrzeuge einsetzt, um einen Gewinn zu erzielen (vgl. REUSCHLE, Art. 1 MÜ N 17).

Eine «*internationale Beförderung*» im Sinne des MÜ liegt vor, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort gemäss Beförderungsvertrag<sup>4</sup> in zwei verschiedenen Vertragsstaaten liegen; ebenso wenn diese Orte zwar im selben Vertragsstaat liegen (z. B. bei einem Rundflug), aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staat vereinbart ist, wobei dieser nicht Vertragsstaat sein muss (Art. 1 Abs. 2 MÜ). Für eine Beförderung durch mehrere aufeinander folgende Luftfrachtführer stellt Art. 1 Abs. 3 MÜ klar, dass das Übereinkommen auch auf Teilstrecken anwendbar ist, die ausschliesslich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaats auszuführen sind, sofern die Parteien die Beförderung als einheitliche Leistung vereinbart haben.

Sachliche Anwendungsvoraussetzung ist das Vorliegen eines *Luftbeförderungsvertrags*. Auf andere Vertragsverhältnisse wie einen Speditionsvertrag oder einen Chartervertrag ist das MÜ grundsätzlich nicht anwendbar.<sup>5</sup> Im Umfeld solcher Verträge kann das MÜ gleichwohl relevant sein: etwa, wenn der Spediteur nach Art. 439 OR in Bezug auf den Transport den Bestimmungen über den Frachtvertrag untersteht oder beim Chartervertrag, wenn der Vercharterer oder der Charterer im Verhältnis zu einem Dritten als vertraglicher oder ausführender Luftfrachtführer erscheint (vgl. Art. 39 MÜ).

Das MÜ findet Anwendung auf alle Arten von *Luftfahrzeugen*: neben Flugzeugen auf Hubschrauber, Segelflugzeuge, Ballone und Raumfahrzeuge. Nicht anwendbar ist es demgegenüber auf sog. Hovercraft-Fahrzeuge.<sup>6</sup>

*Entgeltlich* ist die Beförderung nach herrschender Ansicht, wenn der Luftfrachtführer an ihrer Ausführung ein wirtschaftliches, vermögenswertes Interesse hat. Nicht zwingend ist, dass der Luftfrachtführer eine Geldleistung erhält; vielmehr genügt eine Beteiligung an den Kosten oder der Zusammenhang mit einer Arbeits- oder Dienstleistung (z. B. die Beförderung eines Rechtsanwalts im Privatflugzeug seines Mandanten zum Ort, an dem der Anwalt tätig sein soll).<sup>7</sup>

Das MÜ regelt nur einzelne Aspekte der Luftbeförderung.<sup>8</sup> Im Zentrum steht freilich die Haftung, um die es hier geht.

<sup>4</sup> Massgebend ist der Beförderungsvertrag, nicht der tatsächliche Transportweg, vgl. Art. 1 Abs. 2 MÜ («nach den Vereinbarungen der Parteien»); DETTLING-OTT/HALDIMANN, N 103.

<sup>5</sup> GIEMULLA, Art. 1 MÜ N 29 ff.

<sup>6</sup> REUSCHLE, Art. 1 MÜ N 27.

<sup>7</sup> GIEMULLA, Art. 1 MÜ N 32; REUSCHLE, Art. 1 MÜ N 16.

<sup>8</sup> Nicht vom MÜ erfasst wird z. B. die Nichtbeförderung (Unmöglichkeit der Ausführung des Flugs, Verweigerung der Beförderung infolge Überbuchens, etc.).

Soweit das MÜ anwendbar ist, ist der Luftbeförderungsvertrag primär nach dessen Bestimmungen zu beurteilen. Subsidiär gilt das anwendbare nationale Recht (hinten II.A.4).

## 2. Warschauer System

Liegt der Abgangs- oder der Bestimmungsort (oder beide) in einem Staat, der das MÜ nicht ratifiziert hat, sind jene Abkommen des Warschauer Systems anwendbar, die für beide Orte gelten. Die Schweiz ist Vertragsstaat des ursprünglichen Warschauer Abkommens (WA),<sup>9</sup> des Haager Protokolls, des Zusatzabkommens von Guadalajara sowie der Zusatzprotokolle 1 und 2 und des Protokolls von Montreal Nr. 4.<sup>10</sup> Der sachliche Anwendungsbereich der Abkommen des Warschauer Systems ist der gleiche wie beim MÜ.<sup>11</sup>

## 3. EU-Recht

Aufgrund des bilateralen Luftverkehrsabkommens der Schweiz mit der EG (LVA)<sup>12</sup> sind diverse Verordnungen und Richtlinien der EG bzw. EU auch für die Schweiz zu beachten (vgl. den Anhang zum LVA). Für die Haftung im Luftfrachtrecht hat das EU-Recht freilich nur marginale Bedeutung.<sup>13</sup>

## 4. Nationales Recht

Soweit die Übereinkommen (i) nicht anwendbar sind, soweit sie (ii) eine Frage nicht regeln<sup>14</sup> oder (iii) auf das nationale Recht verweisen, ist zu bestimmen, welches nationale Recht anwendbar ist. Das geschieht nach den Regeln des In-

<sup>9</sup> Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen am 12. Oktober 1929 in Warschau (SR 0.748.410).

<sup>10</sup> SR 0.748.410.1 (Haager Protokoll); SR 0.748.410.2 (Zusatzabkommen von Guadalajara); SR 0.748.410.3 (Zusatzprotokoll Nr. 1); SR 0.748.410.4 (Zusatzprotokoll Nr. 2) und SR 0.748.410.6 (Protokoll von Montreal Nr. 4).

<sup>11</sup> Vgl. MONTANARO, 27 f.; ausführlich zu den Abkommen des Warschauer Systems GULDIMANN und DETTLING-OTT, Lufttransportrecht.

<sup>12</sup> Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft (EG) über den Luftverkehr, abgeschlossen am 21. Juni 1999 (SR 0.748.127.192.68).

<sup>13</sup> Anders bei der Beförderung von Passagieren, wo gemäss der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 (i. d. F. der Verordnung Nr. 889/2002) die Haftung von Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsgenehmigung für Fluggäste und deren Gepäck nach dem MÜ zu beurteilen ist und die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 die Rechte der Passagiere bei verweigerter Beförderung, Annullierung oder grosser Verspätung regelt.

<sup>14</sup> Nicht im MÜ geregelt ist z. B. die Schadenersatzbemessung.

ternationalen Privatrechts, in der Schweiz nach dem Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht (IPRG).<sup>15</sup>

Die Vertragsparteien sind grundsätzlich frei, eine Rechtswahl zu treffen (Art. 116 IPRG). Haben sie keine Wahl getroffen, untersteht der Luftbeförderungsvertrag dem Recht des Staates, mit dem er am engsten zusammenhängt. In der Regel wird dies das Recht des Staates sein, in dem der Luftfrachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort oder eine Niederlassung hat (Art. 117 IPRG).<sup>16</sup>

Führt das internationale Privatrecht zur Anwendung schweizerischen (materiellen) Rechts, so gilt in erster Linie die *Lufttransportverordnung (LTrV)*.<sup>17</sup> Gemäss ihrem Art. 1 Abs. 1 erfasst sie internationale Beförderungen, «soweit nicht das Übereinkommen von Montreal anwendbar ist». Diese Formulierung ist insofern zu präzisieren, als die LTrV erst dann zur Anwendung kommt, wenn auch das WA und andere Staatsverträge nicht anwendbar sind.<sup>18</sup> Bei internationalen Beförderungen durch mehrere aufeinander folgende Luftfrachtführer ist die LTrV auch auf im Ausland durchgeführte Flugabschnitte anwendbar, wenn die Parteien die Beförderung als Einheit betrachten (Art. 1 Abs. 4 LTrV).<sup>19</sup> Die LTrV gilt im Übrigen auch für internationale Beförderungen des Bundes oder anderer juristischer Personen des öffentlichen Rechts (Art. 1 Abs. 2 LTrV). Subsidiär zur LTrV gilt das OR.

## B. Nationale Beförderung

### 1. Lufttransportverordnung

Die Luftbeförderung innerhalb der Schweiz untersteht in erster Linie der *Lufttransportverordnung (LTrV)*.<sup>20</sup> Die LTrV wurde anlässlich der Ratifikation des MÜ erlassen; sie ersetzt das frühere Lufttransportreglement (LTrR).

<sup>15</sup> SR 291.

<sup>16</sup> BGE 127 III 123 E. 2.c.

<sup>17</sup> Verordnung vom 17. August 2005 über den Lufttransport (SR 748.411). Die Kompetenz des Bundesrats zur Regelung des Luftbeförderungsvertrags ergibt sich aus Art. 75 LFG; vgl. auch Art. 137 der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01).

<sup>18</sup> Art. 75 Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) erlaubt dem Bundesrat nicht, von den Regeln des internationalen Privatrechts abzuweichen (HEMPEL, Teil II A, N 618 f.; vgl. DETTLING-OTT/HALDIMANN, N 105 f.).

<sup>19</sup> HEMPEL, Teil II A, N 617.

<sup>20</sup> Zitiert in Fn. 17.

Die LTrV ist anwendbar auf alle Beförderungen mit einem Luftfahrzeug, die von einem Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsbewilligung ausgeführt werden. Beförderungen durch Private fallen darunter, wenn sie entgeltlich sind (Art. 1 Abs. 1 LTrV). Auf unentgeltliche Beförderungen durch Private ist die LTrV nicht anwendbar.

Umstritten ist, ob die Beteiligung des Absenders an den Selbstkosten des Luftfrachtführers ein *Entgelt* darstellt oder ob Entgeltlichkeit nur anzunehmen ist, wenn der Luftfrachtführer einen Gewinn anstrebt. Das Bundesgericht stellt darauf ab, ob das Interesse auf einen Leistungsaustausch (Beförderung gegen Geldbetrag oder andere Gegenleistung) oder auf einen gemeinsamen Flug gerichtet ist; im ersten Fall ist die Beförderung entgeltlich, im zweiten nicht. Liegt ein Leistungsaustausch vor, ist die Beförderung auch dann als entgeltlich anzusehen, wenn die Geldleistung nur einen Teil der Kosten des Flugs deckt.<sup>21</sup> Das Entgelt kann auch in einer Sach- oder Dienstleistung bestehen. Generell ist die LTrV so auszulegen, dass sie dem MÜ nicht widerspricht.<sup>22</sup>

Zum Begriff des *Luftfahrzeugs* vergleiche Art. 1 Abs. 2 LFG sowie den Anhang zur LFV. Demnach gelten neben Flugzeugen und Hubschraubern z. B. auch Ballone und Segelflugzeuge als «Luftfahrzeuge».

Nicht anwendbar ist die LTrV auf Postbeförderungen (Art. 1 Abs. 3 lit. a LTrV) und Inlandbeförderungen durch den Bund (Art. 1 Abs. 2 LTrV). Beförderungen durch andere juristische Personen des öffentlichen Rechts unterstehen demgegenüber der LTrV (Art. 1 Abs. 2 LTrV).

Die LTrV übernimmt im Wesentlichen die Bestimmungen des MÜ. Dabei erklärt sie in Art. 2 einige Bestimmungen des MÜ für «im Geltungsbereich dieser Verordnung» anwendbar.<sup>23</sup> Andere Artikel des MÜ gibt die LTrV inhaltlich wieder, einige wörtlich und andere mit einer eigenen Formulierung.<sup>24</sup> Überdies (und anders als das MÜ) enthält die LTrV Bestimmungen zum Transport von gefährlichen Gütern, Tieren und Leichen (Art. 16 ff. LTrV).

<sup>21</sup> Vgl. das Urteil des BGer 4C.194/2000 vom 27. September 2000 E. 3.d und 3.e mit Hinweis auf das nicht publizierte Urteil 4C.346/1994 vom 1. Juni 1999 (beide zum früheren LTrR); a. M. DETTLING-OTT, Lufttransportrecht, 16 (zum WA); ausführlich zur Entgeltlichkeit EBINGER, 67 ff.

<sup>22</sup> Vgl. BGE 98 II 231 E. 3; Urteil des BGer 4C.194/2000 vom 27. September 2000 E. 3.a (beide zum Verhältnis des früheren LTrR zum WA).

<sup>23</sup> Die Bestimmungen des MÜ werden dadurch zu schweizerischem Recht.

<sup>24</sup> Kritisch zur Gesetzgebungstechnik und zur Regelung der Haftung auf Verordnungsstufe HEMPEL, Teil II A, N 616.

Wie das MÜ regelt auch die LTrV nur einzelne Aspekte der Luftbeförderung. Subsidiär gilt das OR.

## 2. OR

Die nationale Luftbeförderung untersteht dem Obligationenrecht, wenn die LTrV (i) nicht anwendbar ist (Art. 137 Abs. 2 LFV; Art. 79 LFG), wenn sie (ii) eine Frage nicht regelt (Art. 79 LFG) oder (iii) auf das OR verweist<sup>25</sup>. Massgebend sind in erster Linie die Bestimmungen über den Frachtvertrag (Art. 440 ff. OR).<sup>26</sup>

Dem OR untersteht insbesondere die unentgeltliche Beförderung, bei welcher der Luftfrachtführer über keine Betriebsbewilligung verfügt.

## III. Haftung nach Montrealer Übereinkommen und Lufttransportverordnung

### A. Vorbemerkung

Nachfolgend wird die Haftung nach MÜ und LTrV gemeinsam dargestellt. Diese Haftungssysteme sind inhaltlich sehr ähnlich. Die LTrV hat das für internationale Beförderungen geltende System des MÜ weitgehend deckungsgleich auf Inlandbeförderungen ausgedehnt. Auf Besonderheiten des einen oder anderen Haftungssystems weisen wir nachfolgend hin. Erläuterungen zum WA lassen wir weg. Das WA ist ein älteres Abkommen als das MÜ und wird von Letzterem mehr und mehr verdrängt. Nach wie vor gibt zwar es Konstellationen, in welchen das WA auch für Transporte mit einem schweizerischen Bezug anwendbar ist. Für die Darstellung des Haftungssystems gemäss WA kann hier jedoch auf die ältere Literatur verwiesen werden.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Z. B. verweist Art. 11 Abs. 3 LTrV für die Bemessung des Ersatzes für Sachschaden auf die Art. 447 f. OR.

<sup>26</sup> Vgl. auch CHASSOT, N 212 f.

<sup>27</sup> Z. B. DETTLING-OTT, Lufttransportrecht; GULDIMANN.

## B. Haftung für Zerstörung, Verlust und Beschädigung des Frachtguts

### 1. Haftungstatbestand

Ein Transportschaden liegt bei Zerstörung, Verlust oder Beschädigung der transportierten Güter vor (Art. 18 Abs. 1 MÜ; Art. 9 Abs. 1 LTrV). Diese Begriffe werden allgemein im Transportrecht verwendet. Deren Interpretation ist aber nicht immer einheitlich. Unter dem MÜ hat die Auslegung vertragsautonom zu erfolgen.<sup>28</sup> Die LTrV wurde in Ausführung des MÜ erlassen, womit sich rechtfertigt, die unter dem MÜ erfolgte Interpretation auch im Rahmen der LTrV anzuwenden.

Schadensobjekt sind die transportierten *Güter*. Von den Gütern abzugrenzen sind Post und Reisegepäck. Postsendungen sind vom Anwendungsbereich des MÜ und der LTrV ausgenommen (Art. 2 Abs. 3 MÜ; Art. 1 Abs. 3 lit. a LTrV). Reisegepäck (darunter ist sowohl das Gepäck in der Obhut des Passagiers als auch das von ihm aufgegebene Gepäck zu verstehen) untersteht nicht der Transporthaftpflicht für Güter, sondern wird der Haftpflicht für Personenbeförderungen zugeordnet und separat geregelt (Art. 17 MÜ; Art. 8 LTrV). Der Transport von Gütern steht demgegenüber nicht in Zusammenhang mit einer Personenbeförderung, sondern erfolgt überwiegend im Rahmen von Handels- und Frachtverkehr. Nachfolgend sprechen wir daher von Frachtgut.

*Zerstörung* liegt vor, wenn die Substanz des Frachtguts vernichtet oder so sehr beeinträchtigt ist, dass es nicht mehr bestimmungsgemäss gebraucht werden kann.<sup>29</sup> Die Zerstörung kann die ganze Ware oder nur einen Teil davon betreffen.<sup>30</sup> Auch wenn die verbliebene Substanz noch einen Marktwert hat (z. B. Schrottwert), liegt Zerstörung vor; ein allfälliger Restwert ist bei der Schadenersatzbemessung zu berücksichtigen.<sup>31</sup>

Ein *Verlust* liegt vor, wenn der Luftfrachtführer das Frachtgut nicht mehr besitzt und es ihm nicht möglich ist, dem Empfänger Besitz daran zu verschaffen.<sup>32</sup> Verloren ist das Frachtgut auch dann, wenn der Frachtführer es einem Nichtbe-

<sup>28</sup> REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 8.

<sup>29</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 11; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 10; vgl. GULDIMANN, Art. 18 WA N 4.

<sup>30</sup> Vgl. Art. 447 OR (Untergang) und 448 OR (teilweiser Untergang).

<sup>31</sup> Dazu hinten III.B.5. Vgl. MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 11; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 10.

<sup>32</sup> REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 12; MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 12; vgl. BGE 47 II 327 E. 2; BGE 18 228 E. 4; BK-GAUTSCHI, Art. 447 OR N 5a; ZUELLIG, 115; BSK-STAEHELIN, Art. 447 OR N 3.

rechtigten abgeliefert hat und von diesem nicht zurückerhält.<sup>33</sup> Ein Verlust ist sodann gemäss einer (widerlegbaren) Vermutung anzunehmen, wenn das Frachtgut nicht innert sieben Tagen, nachdem es hätte eintreffen sollen, am Bestimmungsort eingetroffen ist. In diesen Fällen kann der Empfänger die Rechte aus dem Frachtvertrag geltend machen. Dasselbe gilt im Falle der Anerkennung des Verlusts durch den Luftfrachtführer (Art. 13 Abs. 3 MÜ; Art. 2 lit. a LTrV). Ein Verlust kann die ganze oder einen Teil der Ware betreffen.

Eine *Beschädigung* des Frachtguts ist jede Verschlechterung des Frachtguts durch Substanzverletzung. Der Wert des Frachtguts ist durch die Beschädigung vermindert. Auch die Beschädigung kann die ganze Ware oder nur einen Teil davon betreffen.<sup>34</sup>

Die *Abgrenzung* der dargestellten Schadensarten ist fließend. Eine Beschädigung und nicht Zerstörung ist im Allgemeinen anzunehmen, wenn eine Reparatur noch möglich und nicht unverhältnismässig ist.<sup>35</sup> Wird verlorenes Frachtgut nachträglich aufgefunden, kann dies zur Anwendung der Verspätungsregelungen führen.<sup>36</sup> Die Abgrenzung zwischen Beschädigung (anzeigepflichtig) und Verlust (nicht anzeigepflichtig) kann schwierig und – wegen der Verwirkungsfolge bei versäumter Anzeige im Falle einer Beschädigung – einschneidend sein. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere, dass es Fälle von Teilverlusten gibt, die als Beschädigung zu qualifizieren sind. Zu beurteilen ist jeder Einzelfall nach dem jeweiligen Inhalt des Luftfrachtbriefes: Sind die zu befördernden Frachtstücke einzeln aufgelistet, liegt, wenn einzelne verloren gehen, ein Teilverlust vor; stellen demgegenüber mehrere Packstücke eine Transporteinheit dar, ist bei Fehlen einzelner Stücke eine Beschädigung anzunehmen. Beispielsweise wurde beim Fehlen einzelner Schuhe eines Versands gemäss Luftfrachtbrief von 416 kg Schuhen eine Beschädigung angenommen, ebenso als 80 % der beförderten Küken nicht lebend ankamen; demgegenüber wurde von einem Teilverlust ausgegangen, als 50 von 300 Säcken Zement oder 715 von 900 Rhesusaffen ausge-

<sup>33</sup> REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 12; vgl. BGE 47 II 327 E. 2, wo der Beförderer das Gut trotz erfolgtem Widerruf an den ursprünglich bezeichneten Empfänger auslieferte; BSK-STAEHELIN, Art. 447 OR N 3; vgl. OLG Frankfurt a.M., Urteil vom 14. Juli 1977, ZLW 1978, 53 (zum WA).

<sup>34</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 15; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 13; vgl. ZK-OSER/SCHÖNENBERGER, Art. 448 OR N 5 (äussere oder innere Verschlechterung); vgl. auch BK-GAUTSCHI, Art. 447 OR N 5d.

<sup>35</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 15 (übersteigt der Reparaturwert den Neuwert, liege eine Zerstörung vor); ebenso REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 14.

<sup>36</sup> Z. B. REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 12.

liefert wurden.<sup>37</sup> Dem Anspruchsberechtigten ist zu raten, im Zweifel von einer Beschädigung auszugehen und gemäss Art. 31 Abs. 2 MÜ bzw. Art. 13 Abs. 2 LTrV innert 14 Tagen ab Annahme schriftlich die Schadenanzeige zu erheben.<sup>38</sup>

## 2. Haftungszeitraum

Die transportrechtliche Haftung besteht nur, wenn der Schaden *während der Luftbeförderung* entstanden ist. Das MÜ und die LTrV konkretisieren, dass der Zeitraum massgebend ist, während dessen die Güter sich «in der Obhut des Luftfrachtführers befinden» (Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ; Art. 9 Abs. 1 und 4 LTrV).<sup>39</sup> Der Begriff der *Obhut* wird weder im MÜ noch in der LTrV definiert, ist aber für die Beurteilung der Haftpflicht von erheblicher Bedeutung. Der Haftungszeitraum der Obhut beginnt mit der Annahme und endet mit der Ablieferung. Für die Haftung ist nicht entscheidend, dass sich der Schaden während der Obhut realisiert; erforderlich ist nur, dass die Schadensursache in diesen Zeitraum fällt.<sup>40</sup>

Die *Annahme* bedeutet, dass der Luftfrachtführer die Ware zum Zweck der Beförderung in seinen Besitz nimmt.<sup>41</sup> Es kann schwierig sein, den Zeitpunkt der Annahme genau festzustellen, insbesondere wenn Absender und Luftfrachtführer gemeinsam, überschneidend oder mit zeitlichem Abstand Übernahmehandlungen ausführen (beispielsweise in Bezug auf die Verpackung der Güter). Die Parteien können den Zeitpunkt vertraglich festlegen.

Oft ist es nötig, das Frachtgut mit dem Lastwagen oder einem anderen Transportmittel vom Übernahmeort zum Flugzeug zu bringen. Nach Art. 18 Abs. 4 MÜ zählt der Zubringer- oder Umladetransport *innerhalb des Flughafens* zur Luftstrecke, nicht aber jener *ausserhalb* des Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrags zum Zweck der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist (Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ; Art. 9 Abs. 4 LTrV).

<sup>37</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 16 ff.; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 14 ff., je mit weiteren Hinweisen auf die Praxis.

<sup>38</sup> Vgl. hinten III.B.6.

<sup>39</sup> Vgl. auch BK-GAUTSCHI, Art. 447 OR N 6c; MONTANARO, 58.

<sup>40</sup> MONTANARO, 58; MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 27 mit dem Beispiel einer im Haftungszeitraum erfolgten Infizierung eines beförderten Tiers mit einem Virus, die erst später zum Tod führt.

<sup>41</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 42; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 24.

Die Obhut endet mit der *Ablieferung*. Mit der Ablieferung gibt der Luftfrachtführer den zur Beförderung erlangten Besitz an den Gütern auf und setzt den Empfänger in den Stand, die tatsächliche Gewalt über die Güter auszuüben.<sup>42</sup>

Zwischen Annahme und Ablieferung können Situationen auftreten, bei denen die Obhut des Luftfrachtführers fraglich erscheint. Die Obhut kann *unterbrochen* werden. Beispielsweise kann die Obhut vorübergehend an den Versender zurückgehen, wenn bei einer Zwischenlandung ein Beauftragter des Versenders die Ware zwischenzeitlich in seinen Besitz nimmt.<sup>43</sup> Fraglich kann sein, ob die Übergabe der Güter an die Zollbehörden die Luftbeförderung unterbricht oder beendet, was je nach der Örtlichkeit der Zollkontrolle unterschiedlich zu beantworten ist – kein Unterbruch der Obhut bei einer Zollkontrolle auf dem Betriebsgelände des Luftfrachtführers; anders bei einer Einlieferung des Frachtguts in ein Lagerhaus der Zollbehörde.<sup>44</sup> Nicht aufgehoben wird die Obhut des Luftfrachtführers, wenn er das Frachtgut Personen übergibt, die zu seinen «Leuten» gemäss Art. 30 MÜ zu zählen sind, so beispielsweise bei Übergabe an das Personal des Bodenverkehrsdienstes.<sup>45</sup>

Für Schäden, die *ausserhalb des Obhutszeitraums* eintreten, kann der Luftfrachtführer ebenfalls haftbar sein – allerdings nicht nach transportrechtlichen, sondern nach allgemeinen vertragsrechtlichen Grundsätzen.<sup>46</sup>

### 3. Haftungsbegründung, Beweislast

Art. 18 MÜ und Art. 9 LTrV statuieren eine *scharfe Kausalhaftung*.<sup>47</sup> Der Luftfrachtführer haftet für jeden Schaden, der während der Luftbeförderung durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung des Frachtguts entsteht. Ein Handeln oder Unterlassen des Luftfrachtführers oder seiner Leute ist keine Haftungsvoraussetzung. Der Luftfrachtführer kann sich nur in wenigen, engen Ausnahme-

<sup>42</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 43; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 29.

<sup>43</sup> Vgl. REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 25, mit dem Beispiel, in dem Windhunde von Beauftragten des Absenders bei einer Zwischenlandung in dessen Zwinger gepflegt wurden.

<sup>44</sup> REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 26; MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 54; BGH, Urteil vom 24. Februar 2011, TranspR 2011, 436.

<sup>45</sup> BGH, Urteil vom 21. September 2000, TranspR 2001, 29, 31.

<sup>46</sup> HOCHSTRASSER, N 903, mit Hinweisen.

<sup>47</sup> HOCHSTRASSER, N 908.

fällen von der Haftung befreien.<sup>48</sup> Im Gegenzug ist die Haftung nach Gewicht limitiert und besteht keine Möglichkeit, die Haftungslimite zu durchbrechen.<sup>49</sup>

Der Anspruchsberechtigte muss *beweisen*, dass ein Transportschaden (Verlust, Zerstörung oder Beschädigung des Frachtguts) eingetreten ist, während der Luftfrachtführer die Obhut über das Frachtgut hatte. Dazu hat der Anspruchsberechtigte nachzuweisen, dass die Güter dem Luftfrachtführer in einwandfreiem Zustand ausgehändigt wurden. Der generelle Vermerk auf dem Luftfrachtbrief «Received in apparent and good condition» beweist gemäss Praxis und Lehre nicht, dass das Frachtgut bei Annahme durch den Luftfrachtführer in einwandfreiem Zustand war (der Vermerk beziehe sich nur auf den äusseren Zustand, die Verpackung).<sup>50</sup> Misslingt dieser Beweis, muss der Anspruchsteller beweisen, dass der Schaden während der Luftbeförderung eingetreten ist. Gelingt ihm weder der eine noch der andere Beweis, ist seine Forderung im Streitfall abzuweisen.

Kann der Anspruchsteller beweisen, dass er das Frachtgut in einwandfreiem Zustand übergeben hat oder dass der Schaden während der Luftbeförderung eingetreten ist, ist der Luftfrachtführer haftpflichtig, ausser er könne seinerseits Entlastungsgründe beweisen.<sup>51</sup>

Im Falle des Verlusts hat der Anspruchsteller nur die Übergabe an den Luftfrachtführer zu beweisen. Für die Ablieferung an den Empfänger liegt die Beweislast beim Luftfrachtführer.<sup>52</sup>

#### 4. Entlastungsgründe, Beweislast

Der allgemeine Entlastungsgrund des *Selbstverschuldens* gemäss Art. 20 MÜ bzw. Art. 12 Abs. 1 LTrV gilt auch bei der scharfen Kausalhaftung des Luftfrachtführers. Weist der Luftfrachtführer ein Selbstverschulden des Geschädigten oder seines Rechtsvorgängers nach, kann dies zum Wegfall oder zur Reduktion

<sup>48</sup> Im Einzelnen hinten III.B.4.

<sup>49</sup> Im Einzelnen hinten III.B.5.

<sup>50</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 29; REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 36; LG Frankfurt a.M., Urteil vom 6. Januar 1987, ZLW 1988, 85.

<sup>51</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 31; zu den Entlastungsgründen, hinten III.B.4.

<sup>52</sup> Vgl. HOCHSTRASSER, N 912.

der Haftung führen. Das Verhalten seiner Hilfspersonen muss sich der Anspruchsteller anrechnen lassen.<sup>53</sup>

Im Übrigen ist eine Entlastung des Luftfrachtführers nur möglich, wenn er eine der in Art. 18 Abs. 2 MÜ bzw. Art. 9 Abs. 3 LTrV *abschliessend aufgezählten vier Schadensursachen nachweisen* kann. Erstens ist eine Haftung ausgeschlossen (allenfalls reduziert), wenn «die Eigenart der Güter oder ein ihnen innewohnender Mangel» den Schaden verursachte. Bei Lebensmitteln kann als Eigenart der Güter beispielsweise ein innerer Verderb angesehen werden (der bei allen solchen Gütern vorkommt); ein Mangel liegt bei einer Abweichung von der normalen Beschaffenheit solcher Güter vor. Zweitens entfällt oder reduziert sich die Haftung, wenn der Luftfrachtführer eine Schadensverursachung durch «mangelhafte Verpackung» nachweisen kann, die nicht der Luftfrachtführer selber oder seine «Leute» vornahmen. Ob und wie eine Verpackung vorzunehmen ist, ergibt sich aus der Beschaffenheit der Güter und der zu erwartenden Transporttätigkeiten (z. B. erforderliche Umladungen). Drittens kommt die Haftungsbefreiung bei Schadensverursachung durch «eine Kriegshandlung oder ein[en] bewaffneten Konflikt» zum Tragen. Und viertens stellt «hoheitliches Handeln» einen Haftungsausschluss dar. Davon erfasst sind insbesondere staatliche Massnahmen der Beschlagnahmung oder ein einstweiliger Rückbehalt der Güter. Eine Haftungsbefreiung kommt aber natürlich nicht in Frage, wenn der Luftfrachtführer die hoheitlichen Massnahmen zu vertreten hat (z. B. wenn er selber gegen Zollvorschriften verstösst, Formalitäten nicht einhält oder Gebühren nicht bezahlt).<sup>54</sup>

## 5. Limitierte Haftung

Der Umfang des Schadenersatzes ist durch *Haftungslimiten* begrenzt. Gemäss Art. 22 Abs. 3 MÜ «haftet der Luftfrachtführer für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung nur bis zu einem Betrag von 19 Sonderziehungsrechten für das Kilogramm» (umgerechnet zurzeit rund CHF 25 pro Kilogramm). Bei Anwendbarkeit der LTrV ist der Höchstbetrag noch etwas tiefer und beträgt gemäss Art. 9 Abs. 2 LTrV 17 Sonderziehungsrechte (rund CHF 22) pro Kilogramm. Bezugsgrösse ist das Bruttogewicht (Nettogewicht zuzüglich Verpackung).<sup>55</sup> Diese Beträge sind keine Schadenspauschalen, sondern Haftungsober-

<sup>53</sup> REUSCHLE, Art. 20 MÜ N 9; GIEMULLA, Art. 20 MÜ N 16, 19 ff.; vgl. OLG Frankfurt a.M., Urteil vom 14. Juli 1977, ZLW 1978, 53, 59 (zum WA).

<sup>54</sup> Zum Ganzen REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 65 ff.; MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 58 ff.

<sup>55</sup> REUSCHLE, Art. 22 MÜ N 35.

grenzen. Entsprechend hat der Geschädigte den Schaden zu substantiieren und zu beweisen.<sup>56</sup>

Das MÜ enthält keine Regelung zur umfangmässigen Festlegung des Schadenersatzes (Schadenersatzbemessung). Massgebend ist das auf den Frachtvertrag anwendbare nationale Recht.<sup>57</sup> Ist schweizerisches Recht anwendbar, gelangen die Regelungen im OR zum Frachtvertrag zur Anwendung, wie dies für Beförderungen gemäss der LTrV Art. 11 Abs. 3 ausdrücklich vorsieht.<sup>58</sup> Der Schadenersatzbetrag bemisst sich nach dem Wert des Frachtguts am Ort und zur Zeit der vertraglich vereinbarten Ablieferung (bei Beschädigung nach der Differenz zum Wert im beschädigten Zustand, bei Zerstörung ist ein allfälliger Restwert abzuziehen).<sup>59</sup> Im Falle der Beschädigung, bei teilweiser Zerstörung oder Teilverlust ist neben diesem Sachschaden zusätzlich gemäss Art. 448 Abs. 1 OR, der einen Ersatz für «allen Schaden» verlangt, auch mittelbarer Schaden zu ersetzen.<sup>60</sup> Im Luftfrachtrecht sind diese Bestimmungen über den Umfang des Schadenersatzes angesichts der Haftungslimiten häufig nur von untergeordneter Bedeutung.

Der Absender kann mit dem Luftfrachtführer höhere Haftungslimiten vereinbaren oder einen höheren Wert der Güter deklarieren; für die entsprechende, erweiterte Haftung muss der Absender in der Regel einen Zuschlag bezahlen (Art. 22 Abs. 3 MÜ; Art. 9 Abs. 2 LTrV).<sup>61</sup>

Ohne spezielle Vereinbarung oder Deklaration des Wertes sind die Haftungslimiten *undurchbrechbar*. Sie gelangen sogar bei Vorsatz und Grobfahrlässigkeit zur Anwendung. Dies entspricht dem klaren Wortlaut und dem Willen der Vertragsstaaten des MÜ.<sup>62</sup>

## 6. Schadensanzeige

Art. 31 Abs. 1 MÜ und Art. 13 Abs. 2 LTrV verlangen bei *Beschädigung* eine schriftliche Schadensanzeige innert 14 Tagen nach Annahme des Frachtguts durch den Empfänger. Die Verspätung der Anzeige bewirkt den Verlust jeglicher

<sup>56</sup> REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 93; MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 145.

<sup>57</sup> REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 95; vgl. vorn II.A.4.

<sup>58</sup> HOCHSTRASSER, N 1053 mit Hinweisen; vgl. MONTANARO, 45.

<sup>59</sup> Ähnlich zum deutschen Recht: REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 95; MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 148.

<sup>60</sup> HOCHSTRASSER, N 1059.

<sup>61</sup> Vgl. HOCHSTRASSER, N 1151.

<sup>62</sup> HOCHSTRASSER, N 1134; SCHILLER, 186; vgl. REUSCHLE, Art. 18 MÜ N 93; GIEMULLA, Art. 22 MÜ N 57 ff.; a. M. WIEDE, N 227 und 336.

Ansprüche (Verwirkung), ausser der Luftfrachtführer habe arglistig gehandelt (Art. 31 Abs. 4 MÜ; Art. 13 Abs. 4 LTrV).

Bei *Verlust und Zerstörung* ist gemäss dem klaren Wortlaut keine Frist für eine Schadensanzeige vorgesehen (zur Verspätung, hinten III.C.5). Hintergrund dafür scheint zu sein, dass der Luftfrachtführer in solchen Fällen selber Kenntnis der Situation habe und eine Anzeige daher entbehrlich sei. Wenn die Zerstörung bei Ablieferung an den Empfänger nicht erkennbar ist (z. B. bei unversehrter Verpackung), wird daher verlangt, dass die Anzeigefrist wie im Falle einer Beschädigung einzuhalten sei, da der Luftfrachtführer andernfalls mangels Kenntnis der Sachlage seine Rechte nicht ausreichend wahren könne.<sup>63</sup> Zu im Einzelfall schwierigen Abgrenzungsfragen insbesondere bei Teilzerstörung/Teilverlust, vorn III.B.1.

In Allgemeinen Vertragsbedingungen wird für die Fälle von Verlust und Zerstörung oft eine Anzeigepflicht innert 120 Tagen vorgesehen; die Gültigkeit solcher Klauseln wird in der Lehre und Praxis überwiegend verneint.<sup>64</sup>

### 7. Verwirkung

Schadenersatzansprüche sind gemäss Art. 35 MÜ «binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren» mittels Klage zu erheben. Die Frist beginnt mit dem Tag der tatsächlichen Ankunft oder (bei Nichtbeförderung oder Ausbleiben der Ankunft) am Tag der hypothetischen Ankunft oder (bei Abbruch der Beförderung) am Tag des Abbruchs der Beförderung. Die Frist ist nach der *lex fori* zu berechnen (Art. 35 Abs. 2 MÜ). Dasselbe gilt im Rahmen der LTrV gemäss Art. 14 LTrV, welcher klarstellt, dass das Klagerecht mit Ablauf der Frist «verwirkt». Die Verwirkungsfrist kann weder gehemmt noch unterbrochen werden.<sup>65</sup> Sie ist nur bei rechtzeitiger Einleitung der Klage eingehalten. Der für Sozialversicherungsträger in Art. 72 Abs. 3 ATSG für Verjährungsfristen abweichend geregelte Beginn des Fristenlaufs ist nicht auf Verwirkungsfristen anwendbar und kann die staatsvertragliche Regelung des MÜ ohnehin nicht abändern.

<sup>63</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 18 MÜ N 11.

<sup>64</sup> MÜLLER-ROSTIN, Art. 31 MÜ N 22; vgl. REUSCHLE, Art. 31 MÜ N 17.

<sup>65</sup> Z. B. DETTLING-OTT, Frankfurter Komm., Art. 35 MÜ N 29 ff.; REUSCHLE, Art. 35 MÜ N 23; vgl. BGE 108 II 233 E. 5.a und b; KGer GR PKG 2010, 95, 102 f.

## C. Haftung für Verspätung

### 1. Haftungstatbestand

Der Luftfrachtführer haftet für den Schaden, der durch *Verspätung* bei der Luftbeförderung von Gütern entsteht (Art. 19 MÜ, Art. 10 Abs. 1 LTrV).

Eine Verspätung liegt vor, wenn das Frachtgut nicht rechtzeitig am Bestimmungsort eintrifft. Abzustellen ist auf den Flugplan oder die vereinbarte Zeit. Gibt es weder einen Flugplan noch eine Vereinbarung, ist das Frachtgut innert angemessener Frist abzuliefern, wobei auf die durchschnittliche Beförderungsdauer anderer Luftfrachtführer auf der betreffenden Strecke abgestellt werden kann.<sup>66</sup> Dem Luftfrachtführer ist eine Toleranzgrenze zuzugestehen. Starre Regeln (z. B. 15 % der angegebenen Flugzeit) sind jedoch abzulehnen;<sup>67</sup> vielmehr sind die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen (z. B. ist ein strenger Massstab anzulegen bei verderblichen Gütern oder wenn für die Beförderung von Musikinstrumenten im Hinblick auf ein Konzert ein fixer Ablieferungstermin vereinbart wurde).<sup>68</sup> Es geht um die *Ankunftsverspätung*; sie ist zu unterscheiden von der Abgangsverspätung, die im Luftfrachtrecht keine Rolle spielt.

Die Verspätung ist abzugrenzen von der Nichtbeförderung, die im MÜ und in der LTrV nicht geregelt und daher nach nationalem Recht zu beurteilen ist, in der Schweiz nach dem allgemeinen Teil des OR (Art. 97/119).

### 2. Haftungsbegründung, Beweislast

Die Verspätungshaftung nach Art. 19 MÜ ist eine *Kausalhaftung mit Entlastungsmöglichkeit*. Die Entlastungsmöglichkeit des Luftfrachtführers geht erheblich weiter als bei der Haftung für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung des Frachtguts.<sup>69</sup>

Der Anspruchsberechtigte muss die *Verspätung* beweisen. Zwar ist der Luftfrachtführer beweispflichtig dafür, dass er die Ware abgeliefert hat und wann; dass die Ablieferung verspätet ist, muss jedoch der Anspruchsberechtigte beweisen.

<sup>66</sup> Vgl. SCHMID, Art. 19 MÜ N 10; vgl. auch REUSCHLE, Art. 19 MÜ N 16 ff.

<sup>67</sup> WIEDE, N 225; vgl. auch SCHMID, Art. 19 MÜ N 12 und die Übersicht über die Rechtsprechung bei ihm in N 15 ff.

<sup>68</sup> REUSCHLE, Art. 19 MÜ N 26.

<sup>69</sup> Dort ist eine Entlastung nur unter den restriktiven Voraussetzungen von Art. 18 Abs. 2 MÜ bzw. Art. 9 Abs. 3 LTrV möglich (dazu vom III.B.4).

Weiter ist der Anspruchsberechtigte beweispflichtig für den erlittenen *Schaden*. Bei der Verspätung ist stets ein mittelbarer Schaden zu ersetzen; die Verspätung selber stellt keinen Schaden dar.<sup>70</sup> Der Schaden kann z. B. darin bestehen, dass das Frachtgut sich verschlechtert oder sein Wert sich vermindert (niedrigerer Verkaufserlös), ferner kann aufgrund der Verspätung eine Konventionalstrafe an einen Dritten fällig werden. Ausserdem muss der Anspruchsberechtigte (anders als bei der Haftung für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung) beweisen, dass zwischen der Verspätung und dem Schaden ein *Kausalzusammenhang* besteht.<sup>71</sup> Erforderlich ist nach schweizerischem Recht ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang. Ein Verschulden des Luftfrachtführers ist bei der Kausalhaftung naturgemäss nicht vorausgesetzt.

### 3. Entlastungsgründe

Der Luftfrachtführer haftet nicht für den Verspätungsschaden, wenn er beweist, dass er und seine Leute «alle zumutbaren Massnahmen<sup>72</sup> zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Massnahmen zu ergreifen» (Art. 19 MÜ; Art. 10 Abs. 3 LTrV).

Die Anforderungen an den *Entlastungsbeweis* nach Art. 19 MÜ und Art. 10 Abs. 3 LTrV gehen weniger weit als beim Warschauer Abkommen, dessen Art. 20 «alle erforderlichen Massnahmen» zur Verhütung des Schadens verlangt.<sup>73</sup> Der Luftfrachtführer hat zunächst alle üblichen Vorkehrungen zu treffen. Sind aufgrund der Umstände zusätzliche Massnahmen erforderlich, so sind auch diese zu ergreifen, wenn ein sorgfältiger und vernünftig handelnder Luftfrachtführer das ebenfalls tun würde.<sup>74</sup> Dabei darf er nicht allein wirtschaftliche Kriterien berücksichtigen, vielmehr sind hohe Anforderungen an die Sicherheit zu stellen.<sup>75</sup>

<sup>70</sup> Vgl. BGE 88 II 94 E. 4; STETTLER, N 643.

<sup>71</sup> REUSCHLE, Art. 19 MÜ N 29 mit Hinweis auf den Wortlaut von Art. 19 MÜ: «Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der *durch* Verspätung [...] entsteht» – nicht: der *während* der Verspätung eintritt (Hervorhebung hinzugefügt); vgl. allgemein auch STETTLER, N 568.

<sup>72</sup> Die deutsche Übersetzung ist unpräzise. Auf Englisch heisst es: «all measures that could reasonably be required», ähnlich in den anderen offiziellen Sprachen. Auf Deutsch müsste Art. 19 MÜ daher heissen: «alle Massnahmen, die vernünftigerweise gefordert werden können» (SCHMID, Art. 19 MÜ N 34).

<sup>73</sup> SCHMID, Art. 19 MÜ N 31.

<sup>74</sup> Zum Ganzen SCHMID, Art. 19 MÜ N 36 m. w. Nachw.; vgl. auch das OLG Stuttgart, Urteil vom 10. Juni 2009, TranspR 2010, 37 ff., 42.

<sup>75</sup> Zum Ganzen SCHMID, Art. 19 MÜ N 37.

*Nicht vermeiden*, auch nicht mit allen zumutbaren Massnahmen, lässt sich ein Vogelschlag. Unvermeidbar ist ferner, dass ein Pilot erkrankt. Nicht automatisch unvermeidbar ist aber die daraus resultierende Verspätung, denn der Luftfrachtführer könnte allenfalls einen Ersatzpiloten aufbieten.<sup>76</sup> Ob das möglich und zumutbar ist, hängt von den Umständen ab: Auf dem Heimatflughafen dürfte die Zumutbarkeit eher zu bejahen sein als auf einem weit entfernten Flughafen. Auch ein Defekt am Flugzeug kann den Luftfrachtführer entlasten. Doch muss der Luftfrachtführer beweisen, dass er einerseits das Flugzeug vorschriftsgemäss gewartet hat und den Defekt nicht erkennen konnte und anderseits die Verwendung eines Ersatzflugzeugs nicht möglich oder nicht zumutbar war.<sup>77</sup>

Im Übrigen gilt der allgemeine Entlastungsgrund des Selbstverschuldens gemäss Art. 20 MÜ bzw. Art. 12 Abs. 1 LTrV (vorn III.B.4) auch bei der Verspätung.

#### 4. Limitierte Haftung

Die Haftung des Luftfrachtführers ist bei einer dem MÜ unterstehenden Beförderung limitiert auf 19 SZR pro Kilogramm (Art. 22 Abs. 3 MÜ), bei einer der LTrV unterstehenden Beförderung auf 17 SZR pro Kilogramm (Art. 10 Abs. 2 lit. c LTrV). Im Übrigen kann auf die Ausführungen unter III.B.5 verwiesen werden.

#### 5. Schadensanzeige

Der Empfänger muss innert 21 Tagen, nachdem ihm das Frachtgut übergeben wurde, schriftlich Schadensanzeige erstatten (Art. 31 Abs. 2 und 3 MÜ; Art. 13 Abs. 3 LTrV). Bei einer verspäteten Anzeige sind sämtliche Ansprüche verwirkt, es sei denn, der Luftfrachtführer habe arglistig gehandelt (Art. 31 Abs. 4 MÜ; Art. 13 Abs. 4 LTrV).

#### 6. Verwirkung

Schadenersatzansprüche sind innert zwei Jahren mittels Klage zu erheben (Art. 35 MÜ; Art. 14 LTrV). Die Frist beginnt grundsätzlich mit der Ankunft am

<sup>76</sup> Vgl. REUSCHLE, Art. 19 MÜ N 43.

<sup>77</sup> Vgl. die Nachweise bei SCHMID, Art. 19 MÜ N 49 ff.; vgl. REUSCHLE, Art. 19 MÜ N 42; a. M. das LG Frankfurt a.M., Urteil vom 6. Februar 2012, 2-24 O 219/11, RRA 2012, 125 ff., E. I.2.c, nach dem ein technisches Problem bei einem Flugzeug den Luftfrachtführer grundsätzlich nicht entlastet, es sei denn, das technische Problem gehöre aufgrund seiner Natur und Ursache nicht zur normalen Ausübung der Transporttätigkeit und sei vom Luftfrachtführer nicht zu beherrschen.

Bestimmungsort zu laufen. Nach Ablauf der Frist ist das Klagerecht verwirkt. Hierzu kann auf die Ausführungen unter III.B.7 verwiesen werden.

### D. Aktiv- und Passivlegitimation

Das MÜ und die LTrV regeln nicht, wer zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen legitimiert ist (Art. 29 MÜ; Art. 2 LTrV i. V. m. Art. 29 MÜ). Die *Aktivlegitimation* richtet sich somit nach dem anwendbaren nationalen Recht. Im schweizerischen Recht ist sie umstritten: Während die überwiegende Meinung an das Verfügungsrecht über das Frachtgut (Art. 443 OR) anknüpft, wenden andere Autoren (mit überzeugenden Argumenten) die Regeln des Vertrags zugunsten Dritter an.<sup>78</sup> Die erste Meinung hat zur Folge, dass immer nur der Absender *oder* der Empfänger Ansprüche geltend machen kann; nach der zweiten Meinung können beide gleichzeitig aktivlegitimiert sein (Solidargläubigerschaft).

Die *Passivlegitimation* hingegen ist im MÜ und in der LTrV geregelt. Die Haftungsansprüche richten sich primär gegen den vertraglichen Luftfrachtführer, das heisst jenen Luftfrachtführer, der Partei des Beförderungsvertrags ist. Der *ausführende Luftfrachtführer*, der die Beförderung ganz oder zum Teil für den vertraglichen Luftfrachtführer ausführt, haftet für den von ihm ausgeführten Teil der Beförderung solidarisch mit dem vertraglichen Luftfrachtführer (Art. 40 MÜ; Art. 20 Abs. 1 LTrV).

Bei einer *aufeinander folgenden Beförderung* (Sukzessivbeförderung) kann der Absender den ersten, der Empfänger den letzten, und können beide von ihnen denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung erfolgt oder die Verspätung eingetreten ist (Art. 36 MÜ; Art. 2 LTrV i. V. m. Art. 36 MÜ). Soweit mehrere Luftfrachtführer haftbar sind, haften sie solidarisch.

Der Luftfrachtführer haftet auch dann, wenn nicht er selber, sondern seine *Leute* (Angestellte, Beauftragte) den Schaden verursacht haben (Art. 101 OR; das Luftrecht enthält keine spezielle Bestimmung). Wird einer der Leute des Luftfrachtführers vom Anspruchsberechtigten direkt belangt (z. B. aus unerlaubter Handlung, Art. 41 Abs. 1 OR), so kann er sich ebenfalls auf die Haftungsvoraus-

<sup>78</sup> Dazu ausführlich HOCHSTRASSER, N 1311 ff. mit Übersicht über den Stand der Lehre.

setzungen und -beschränkungen berufen, die gemäss MÜ oder LTrV für den Luftfrachtführer gelten, wenn er nachweist, dass er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat (Art. 30 MÜ; Art. 2 lit. a LTrV i. V. m. Art. 30 MÜ).

#### IV. Haftung nach OR

Untersteht die Luftbeförderung dem Obligationenrecht, richtet sich die Haftung nach Art. 447 f. OR. Der Luftfrachtführer haftet für Zerstörung, Verlust und Beschädigung des Frachtguts sowie für Verspätung. Entlasten kann er sich, wenn er beweist, dass (i) der Schaden auf die natürliche Beschaffenheit des Frachtguts oder (ii) ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders oder Empfängers zurückzuführen ist oder (iii) auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten (Art. 447 Abs. 1 OR). Damit gehen die Entlastungsmöglichkeiten im Falle von Zerstörung, Verlust und Beschädigung des Frachtguts weiter als nach MÜ und LTrV (vorn III.B.4 und III.C.3). Auf der anderen Seite limitiert das OR die Haftung nicht auf einen bestimmten Betrag (19 bzw. 17 SZR pro kg); Art. 447 Abs. 1 OR beschränkt sie einzig auf den vollen Wert des Frachtguts.

#### V. Weitere Anspruchsgrundlagen

Das MÜ schliesst nicht aus, dass der Anspruchsberechtigte weitere Ansprüche, insbesondere ausservertragliche, geltend macht (Art. 29 MÜ; Art. 2 LTrV erklärt Art. 29 MÜ ebenfalls für anwendbar). Es überlässt dies dem anwendbaren nationalen Recht. Allerdings stellt das MÜ die Geltung seiner Haftungsgrundsätze dadurch sicher, dass es die anderen Ansprüche seinen Bedingungen, insbesondere seinen Entlastungsgründen und Haftungslimiten, unterwirft.<sup>79</sup> Im schweizerischen Recht besteht demnach formell Anspruchskonkurrenz, im Ergebnis gelten aber die Regeln des MÜ.

<sup>79</sup> Art. 29 MÜ: «[...] kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind [...]».

## Literaturverzeichnis

- CHASSOT LAURENT, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international: entre conflit et complémentarité, La Convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national, Diss., Bern, Genf 2012.
- DETLING-OTT REGULA, in: Giemulla/Schmid (Hrsg.), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 3, Montrealer Übereinkommen, zuletzt aktualisiert 2014 (zit.: DETLING-OTT, Frankfurter Komm.).
- DETLING-OTT REGULA, Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, Habil., Zürich 1993 (zit.: DETLING-OTT, Lufttransportrecht).
- DETLING-OTT REGULA/HALDIMANN URS, Luftverkehrsrecht, Teil II: Betrieb der Luftfahrt, in: Müller (Hrsg.), Verkehrsrecht, Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht Bd. IV, Basel 2008.
- EBINGER CHRISTOPH, Zivilrechtliche Haftung des Luftfrachtführers im Personentransport, Diss., Zürich 2012.
- GAUTSCHI GEORG, in: Berner Kommentar, Band VI: Obligationenrecht. 2. Abteilung: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilband: Kommission, Spedition, Frachtvertrag, Prokura, Anweisung, Hinterlegung Art. 425-491 OR, Bern 1962 (zit. BK-GAUTSCHI Art. ... OR N ...).
- GIEMULLA ELMAR, in: Giemulla/Schmid (Hrsg.), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 3, Montrealer Übereinkommen, zuletzt aktualisiert 2014.
- GULDIMANN WERNER, Internationales Lufttransportrecht, Kommentar zum Abkommen von Warschau vom 12. Oktober 1929 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom Haag vom 28. September 1955 sowie zum Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961, Zürich 1965.
- HEMPEL HEINRICH, in: Hobe/von Ruckteschell (Hrsg.), Kölner Kompendium des Luftrechts, Band 3: Wirtschaftsrechtliche Aspekte des Luftverkehrs, Köln 2010.
- HOCHSTRASSER MICHAEL, Der Beförderungsvertrag, Habil., Zürich 2015.
- MONTANARO GIOVANNA, Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, Diss., Zürich 2001.
- MÜLLER-ROSTIN WOLF, in: Giemulla/Ronald (Hrsg.), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 3, Montrealer Übereinkommen, zuletzt aktualisiert 2014.
- OSER HUGO/SCHÖNENBERGER WILHELM, (Zürcher) Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch, V. Bd.: Das Obligationenrecht, 3. Teil.: Art. 419 - 529 OR, 2. Aufl., Zürich 1945 (zit. ZK-OSER/SCHÖNENBERGER, Art. ... OR N ...).
- REUSCHLE FABIAN, Montrealer Übereinkommen, Kommentar, 2. Aufl., Berlin 2011.

SCHILLER KASPAR, Vom Warschauer zum Montrealer Abkommen, SJZ 2000.

SCHMID ROLAND, in: Gienulla/Schmid (Hrsg.), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 3, Montrealer Übereinkommen, zuletzt aktualisiert 2014.

STAEHELIN ERNST, in: Honsell/Vogt/Wiegand (Hrsg.), Basler Kommentar, Obligationenrecht I, 5. Auflage, Basel 2011 (zit. BSK-STAEHELIN).

STETTLER AURELIEN, La responsabilité du transporteur pour perte, avarie et/ou livraison tardive de la marchandise, Diss., Genf 2008.

WIEDE ANDREAS, Reiserecht, Zürich 2014.

ZUELLIG THOMAS, Der CT (Combined Transport)-Vertrag im schweizerischen Recht, Diss., Zürich 1983.