

04.027

**Botschaft
betreffend das Übereinkommen
zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über
die Beförderung im internationalen Luftverkehr**

vom 26. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zum Bundesbeschluss betreffend das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) mit Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, unserer vorzüglichen Hochachtung.

26. Mai 2004

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Joseph Deiss

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

Übersicht

In der Zeit vom 10. bis 28. Mai 1999 fand in Montreal am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) eine diplomatische Konferenz statt, welche die Revision des Haftpflichtrechts der Luftfahrt zum Gegenstand hatte. An der Konferenz nahmen Vertreter aus 122 Staaten und 11 Internationalen Organisationen teil. Zum Abschluss der Konferenz wurde ein neues «Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr» verabschiedet. Das Montrealer Übereinkommen soll das aus dem Jahre 1929 stammende Warschauer Abkommen und dessen zahlreiche Folgeinstrumente ersetzen, um die im Laufe der Jahre eingetretene Rechtszersplitterung im Lufttransportrecht zu beheben.

Das neue Haftungsübereinkommen geht vom Prinzip einer unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers gegenüber Reisenden, die bei einem Unfall getötet oder verletzt werden, aus und beruht auf einem zweistufigen Haftungssystem. Für Schäden bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten haftet der Luftfrachtführer kausal, d.h. unabhängig von der Frage, ob der Eintritt des Schadens auf sein Verschulden zurückzuführen ist. Für den über diesen Betrag hinausgehenden Schaden gilt eine Verschuldenshaftung mit Beweislastumkehr. Die Haftung des Luftfrachtführers über den genannten Betrag entfällt nur, wenn er den Nachweis erbringt, dass der Schaden ohne sein Verschulden eingetreten ist.

Das neue Übereinkommen verbessert die Stellung des Reisenden auch in anderer Hinsicht. So können Geschädigte grundsätzlich beim Gericht ihres ständigen Wohnorts Klage gegen einen Luftfrachtführer einreichen. Die Haftungsbeträge werden einer periodischen Überprüfung unterzogen und können so auf einfache Weise der Teuerung angepasst werden. Schliesslich sieht das Übereinkommen auch vor, dass Fluggesellschaften zu Vorauszahlungen an natürliche Personen, die bei einem Flugunfall geschädigt wurden, verpflichtet werden können.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

1.1 Ausgangslage

Das geltende Lufttransportrecht basiert auf dem 1929 in Warschau abgeschlossenen und 1933 in Kraft getretenen «Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr» (Warschauer Abkommen)¹. Gegenstand dieses Abkommens sind grundsätzlich die drei folgenden Bereiche: Beförderungsdokumente (Art. 3–11), Verfügungsrechte bei der Frachtbeförderung und Nebenpflichten der Parteien (Art. 12–16) sowie die Haftung des Luftfrachtführers für die bei der Beförderung entstandenen Personen- und Sachschäden.

Im Vordergrund steht die Haftung des Luftfrachtführers für Schäden, die bei der Beförderung von Personen, Gepäck und Fracht mit Luftfahrzeugen entstehen können. Grundgedanke der Regelungen des Warschauer Abkommens ist eine Verschuldenshaftung des Luftfrachtführers, die grundsätzlich einer summen-mässigen Beschränkung unterliegt. Wird ein Reisender bei einem Unfall, der sich an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat, getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt, haftet der Luftfrachtführer lediglich bis zu einem Höchstbetrag von 125 000 Goldfranken. Diese Haftungsbegrenzung entfällt allerdings, wenn der Geschädigte beweist, dass der Luftfrachtführer bewusst grobfahrlässig gehandelt hat oder wenn der Luftfrachtführer dem Reisenden keinen Flugschein abgegeben hat, in dem die Beschränkung der Haftung hingewiesen wird. Hingegen schuldet der Luftfrachtführer überhaupt keinen Schadenersatz, wenn er den Nachweis erbringt, dass er und seine Leute alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben, oder dass sie diese Massnahmen nicht treffen konnten. Ein allfälliges Mitverschulden des Geschädigten an der Entstehung des Schadens lässt die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise entfallen. Für das von Reisenden mitgeführte Gepäck haftet der Luftfrachtführer höchstens im Betrag von 5000 Goldfranken.

Für Schäden an aufgegebenem Reisegepäck und Fracht haftet der Luftfrachtführer nach dem Wortlaut des Abkommens mit 250 Goldfranken je Kilo; eine Haftung über diesen Betrag besteht nur, wenn der Absender zum einen bei der Aufgabe des Stückes einen höheren Wert deklariert und zum anderen einen allenfalls vereinbarten Zuschlag entrichtet hat.

Bereits kurz nach seinem Inkrafttreten entstand das Bedürfnis nach ersten Anpassungen dieses Abkommens. Die Revisionsbestrebungen wurden jedoch durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges unterbrochen. Erst 1955 wurde in Den Haag ein Zusatzprotokoll² unterzeichnet, das im Wesentlichen zu einer Verdoppelung der Haftungssummen führte. Im sogenannten Haager Protokoll – es trat am 1. August 1963 in Kraft – wurde die Haftung des Luftfrachtführers für Personenschäden von bisher 125 000 Goldfranken auf 250 000 Goldfranken je Reisenden erhöht, was damals einem Betrag von 72 500 Schweizer Franken entsprach.

¹ SR 0.748.410

² Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (SR 0.748.410.1).

1961 wurde in Guadalajara ein Zusatzabkommen³ zum Warschauer Abkommen geschlossen, das sich mit den damals neuen Erscheinungen wie Miete, Charter und Austausch von Luftfahrzeugen befasst und damit verbundene haftpflichtrechtliche Folgen regelt. Dieses Zusatzabkommen ist am 1. Mai 1964 unter anderem auch für die Schweiz in Kraft getreten.

Eine haftpflichtrechtliche Besonderheit besteht im Luftverkehr von und nach sowie bei Flügen mit einer Zwischenlandung in den Vereinigten Staaten (USA). Da die USA das Haager Protokoll als ungenügend erachteten, waren sie letzterem nicht beigetreten. Um ihre Vorstellungen über eine angemessene Haftungslimite durchzusetzen, erlaubten sie nur noch denjenigen Fluggesellschaften Flüge nach oder aus den USA durchzuführen, die sich bereit erklären, die Regelungen der sogenannten Montrealer Zwischenvereinbarung (Montreal Interim Agreement) von 1966 zu akzeptieren, mit welcher die Haftung für Passagierschäden auf 75 000 amerikanische Dollar angehoben wurde. Beim Montreal Interim Agreement handelt es sich jedoch nicht um ein völkerrechtliches Abkommen, sondern um ein privatrechtliches Instrument.

1975 wurden im Rahmen einer weiteren Anpassung des Warschauer Abkommens vier weitere Zusatzprotokolle⁴ unterzeichnet (Zusatzprotokolle Nr. 1–4 von Montreal). Die Protokolle Nr. 1 und 2 sind erst mit grosser Verzögerung am 15. Februar 1996 in Kraft getreten, das Protokoll Nr. 4 am 14. Juni 1998; für das Protokoll 3 ist die erforderliche Anzahl Ratifikationen noch nicht zustande gekommen. In den Montreal-Protokollen Nr. 1 und 2 werden in erster Linie die im Laufe der Zeit ausser Gebrauch gekommen Goldfranken durch Sonderziehungsrechte (SZR) des internationalen Währungsfonds (IWF) ersetzt. Gestützt auf das Protokoll Nr. 2 haftet der Luftfrachtführer neu für Personenschäden im Umfang von 16 600 Sonderziehungsrechte, sofern sich die Ansprüche nach dem Haager Protokoll bemessen. Das Protokoll Nr. 4 enthält zur Hauptsache Neuerungen hinsichtlich der Frachtbeförderung. Insbesondere braucht der Frachtschein nicht mehr als physisches Dokument ausgestellt zu werden; erlaubt ist auch die Verwendung von Frachtdokumenten in Form elektronischer Datenträger.

Von grosser Bedeutung für haftpflichtrechtliche Ansprüche von Flugpassagieren gegenüber Fluggesellschaften ist das IATA Intercarrier Agreement. Auf Initiative der International Air Transport Association (IATA) kam 1995 eine stattliche Anzahl von Fluggesellschaften überein, sich in ihren Geschäftsbedingungen zu verpflichten, bei Personenschäden auf bestimmte Einreden zu verzichten, die ihnen gemäss dem Warschauer Abkommen zustehen würden. Beim Intercarrier Agreement handelt es sich aber nicht um einen völkerrechtlichen Vertrag, sondern ebenfalls um ein zivilrechtliches Instrument.

Die für Haftpflichtansprüche gegen Fluggesellschaften massgebliche Verordnung der EU (2027/97) vom 9. Oktober 1997 entspricht inhaltlich weitgehend dem IATA Intercarrier Agreement. Die EU-Verordnung gilt allerdings grundsätzlich nur für Fluggesellschaften mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat, enthält aber auch Vorschriften, die sich an Nicht-EU-Fluggesellschaften richten, welche Flüge nach, aus oder innerhalb der EU durchführen. Mit dem Inkrafttreten der bilateralen Abkommen

³ Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem andern als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (SR **0.748.410.2**).

⁴ BBl **1986** III 769 ff.

zwischen der Schweiz und der EU am 1. Juni 2002 wurde auch der Regelungsinhalt dieser Verordnung für die Schweiz unmittelbar anwendbar.

Die verschiedenen Zusatzprotokolle zum Warschauer Abkommen sind keine eigenständigen Abkommen, sondern ergänzen oder ändern den ursprünglichen Abkommensinhalt jeweils punktuell. Dies und die Bestrebungen der Luftfahrtindustrie, ihren Kunden zeitgemässe und im Vergleich zum Warschauer Regime liberalere Beförderungsbedingungen anzubieten, führten im Laufe der Zeit zu einer eigentlichen Rechtszersplitterung des Lufttransportrechts. Jahrelang waren Bestrebungen im Gange, das Warschauer Abkommen vollständig zu revidieren und das Haftungsregime zu modernisieren. 1997 beschäftigte sich der Rechtsausschuss der ICAO mit einem neuen Abkommenstext, welcher 1998 von einer ICAO-Expertengruppe überarbeitet wurde. Im Mai 1999 fand am Sitz der ICAO eine diplomatische Konferenz statt, anlässlich welcher der definitive Text für ein neues Übereinkommen ausgehandelt wurde. Die Vertreter aus 52 Staaten unterzeichneten zum Abschluss der Konferenz den neuen Übereinkommenstext. Die Unterzeichnung unter Ratifikationsvorbehalt durch die Delegation der Schweiz erfolgte gestützt auf einen entsprechenden Beschluss des Bundesrates vom 5. Mai 1999. In der Zwischenzeit haben weitere Staaten das Übereinkommen unterzeichnet.

Der Inhalt des neuen Übereinkommens beruht zum einen auf bewährten Regeln des ursprünglichen oder im Laufe der Zeit durch die vorerwähnten Zusatzprotokolle angepassten Warschauer Abkommens sowie den auf freiwilliger Basis und auf Initiative der Luftfahrtindustrie zustande gekommenen Haftungsregeln des IATA Intercarrier Agreements. Auf diese Weise ist ein modernes, konsumentenfreundliches Haftpflichtrecht entstanden, das auf dem Prinzip der Kausalhaftung basiert und sich am Grundsatz des vollen Schadenersatzes orientiert. Eine summenmässige Beschränkung der Haftung bei Personenschäden besteht höchstens, soweit der Schaden den Betrag von 100 000 SZR übersteigt und weder auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers noch seiner Leute zurückzuführen ist, oder wenn der Schaden ausschliesslich auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung eines Dritten zurückzuführen ist. Beweispflichtig für diese Sachverhalte ist in jedem Falle der Luftfrachtführer; misslingt der Beweis, haftet der Luftfrachtführer unbeschränkt.

Anstelle der Festlegung von Haftungsgrenzen in Form von seit langem nicht mehr gebräuchlichen Goldfranken werden die Haftungsbeträge einheitlich in den heute üblichen Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds⁵ ausgedrückt. Damit die Anspruchsberechtigten auch tatsächlich in den Genuss allfälliger Entschädigungen gelangen, beinhaltet das Übereinkommen im weiteren auch die Verpflichtung der Staaten, dafür zu sorgen, dass die Luftfrachtführer über eine angemessene Versicherungsdeckung verfügen. Jeder Staat ist aufgrund des neuen Übereinkommens ausserdem berechtigt, von ausländischen Fluggesellschaften, sofern diese Beförderungen in den betreffenden Staat ausführen, den Nachweis eines entsprechenden Versicherungsschutzes zu verlangen. Mit der im Übereinkommen vorgesehenen Möglichkeit, die Haftungslimiten regelmässig einer Überprüfung zu unterziehen und der Einführung eines einfachen und praxisgerechten Anpassungsmechanismus für die Neufixierung der Haftungssummen wird ausserdem den Auswirkungen der Inflation Rechnung getragen. Damit wird einer der zentralen Schwachpunkte des Warschauer Abkommens eliminiert.

⁵ 1 SZR entspricht derzeit rund sFr. 2.–.

1.2 Ergebnis von Konsultationen

Die eidgenössische Luftfahrtkommission, der die Begutachtung von wichtigen Fragen der Luftfahrt obliegt (Art. 5 LFG, Verordnung über die Luftfahrtkommission, SR 748.112.3), hat sich anlässlich ihrer Sitzung vom 13. März 2001 einstimmig für die Ratifikation des Montrealer Abkommens ausgesprochen.

2 Besonderer Teil: Erläuterungen zu den wichtigsten Bestimmungen des Übereinkommens

2.1 Anwendungsbereich (Art. 1)

Das Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es findet ferner Anwendung, wenn eine unentgeltliche Beförderungen von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt wird. Der Begriff «internationale Beförderung» wird in Artikel 1 Absatz 2 näher definiert.

2.2 Flugschein (Art. 3)

Jedem Reisenden ist ein Flugschein abzugeben, auf welchem der Abgangs- und Bestimmungsort festgehalten sind. Zudem ist der Reisende schriftlich auf eine mögliche Haftungsbeschränkung aufmerksam zu machen. Der Flugschein braucht jedoch nicht in der Form eines herkömmlichen Flugtickets ausgestellt zu werden, es ist auch «jedes andere Mittel» zulässig, welches die erforderlichen Informationen enthält; dies ermöglicht namentlich den Einsatz und die Verwendung von elektronischen Datenträgern anstelle von physischen Dokumenten. Ferner hat der Luftfrachtführer dem Reisenden für jedes aufgegebene Gepäckstück einen Beleg zur Gepäckidentifizierung auszuhändigen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wirkt sich weder auf den Bestand noch auf die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages aus.

2.3 Luftfrachtbrief (Art. 4–9)

Der Versender von Gütern hat einen Luftfrachtbrief in dreifacher Ausfertigung auszustellen, auf welchem Abgangs- und Bestimmungsort sowie das Gewicht der Waren anzugeben sind. Je ein Exemplar ist für den Luftfrachtführer, den Empfänger und den Absender bestimmt.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wirkt sich weder auf den Bestand noch auf die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages aus; allfällige Haftungsbeschränkungen finden gleichwohl Anwendung. Der Luftfrachtbrief braucht ebenfalls nicht mehr als physisches Dokument ausgestellt zu werden.

2.4

Haftung für Tod oder Körperverletzung

(Art. 17 Absatz 1 i.V. mit Art. 21)

Wird ein Passagier bei einem Unfall, der sich an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet, getötet oder verletzt, haftet der Luftfrachtführer für den daraus entstehenden Schaden grundsätzlich in unbeschränkter Höhe.

Die Haftung des Luftfrachtführers basiert auf einem zweistufigen System mit unterschiedlichen Haftungsgrundsätzen. Entscheidend für das zur Anwendung gelangende Haftungsregime ist die Höhe des zu ersetzenden Schadens. Die massgebenden Beträge werden in Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds angegeben.

Für Schäden bis zu 100 000 SZR je Reisenden unterliegt der Luftfrachtführer einer scharfen Kausalhaftung. Er haftet unabhängig davon, ob er den Schaden schuldhaft verursacht hat oder ob der Schaden ohne sein Fehlverhalten eingetreten ist, und zwar selbst dann, wenn der Schadenseintritt ausschliesslich auf einen Dritten zurückzuführen ist. Die Haftung des Luftfrachtführers entfällt oder reduziert sich nur in den Fällen, in denen der Geschädigte oder seine Rechtsnachfolger für den Schaden verantwortlich ist (siehe Ziff. 2.8).

Für denjenigen Teil des Schadens, welcher den Betrag von 100 000 SZR je Reisenden übersteigt, besteht eine Verschuldenshaftung ohne summenmässige Haftungsbeschränkung. Der Luftfrachtführer hat diesen Schaden zu ersetzen, wenn er ihn entweder fahrlässig oder durch eine andere unrechtmässige Handlung oder Unterlassung verursacht hat. Allerdings ist es nicht Sache des Geschädigten, ein Verschulden des Luftfrachtführers nachzuweisen, es ist vielmehr Sache des Luftfrachtführers, gegebenenfalls den Beweis anzutreten, dass ihn am Schaden keinerlei Verschulden trifft oder dass der Schadenseintritt ausschliesslich von einem Dritten zu verantworten ist. Misslingt der Entlastungsbeweis, haftet der Luftfrachtführer für den gesamten eingetretenen Schaden.

Das Übereinkommen lässt die Frage unbeantwortet, ob der Luftfrachtführer auch für psychische Schäden einzustehen hat, die Passagiere bei einem Unfall erleiden, oder ob sich die Haftung nur auf rein körperliche Schäden erstreckt. Diese Problematik blieb an der diplomatischen Konferenz kontrovers und konnte keiner Lösung zugeführt werden; die Frage wird im gegebenen Zeitpunkt von den Gerichten zu entscheiden sein.

2.5

Haftung für Gepäck

(Art. 17 Abs. 2 i.V. mit Art. 22 Abs. 2)

Der Luftfrachtführer haftet bei aufgegebenem Gepäck für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung, solange er das Gepäck in seiner Obhut hat. Bei nicht aufgegebenem Gepäck und persönlichen Gegenständen des Reisenden haftet er lediglich, wenn der Schaden auf sein Verschulden zurückzuführen ist (Art. 17 Absatz 2). Die Haftung für aufgegebenes Reisegepäck ist beschränkt auf 1000 SZR je Reisenden, sofern der Passagier beim Einchecken keinen höheren Wert angegeben und einen allenfalls zu entrichtenden Zuschlag bezahlt hat. Hat der Luftfrachtführer den Schaden bewusst grobfahrlässig (leichtfertig und im Bewusstsein, dass wahrscheinlich ein Schaden entsteht) oder vorsätzlich herbeigeführt, haftet er unbeschränkt.

2.6 Haftung für Güter (Art. 18 i.V. mit Art. 22 Abs. 3)

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern beim Lufttransport entsteht. Er haftet jedoch nicht, wenn der Schaden durch die Eigenart oder einen Mangel der Güter, Krieg oder hoheitliches Handeln verursacht wird. Die Haftung ist beschränkt auf 17 SZR/kg, sofern bei der Übergabe der Ware an den Luftfrachtführer nicht ein höherer Wert angegeben und ein allfälliger Zuschlag entrichtet wurden. Die Beschränkung gilt auch, wenn der Luftfrachtführer den Schaden grobfahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt hat.

Die neuen Haftungsregelungen für Gepäck und Güter entsprechen im Wesentlichen den Montreal Protokollen Nr. 3 und 4.

2.7 Haftung für Verspätung (Art. 19 i.V. mit Art. 22)

Der Luftfrachtführer haftet für den Schaden, welcher beim Transport von Passagieren, Gepäck und Gütern durch Verspätung entsteht, sofern er nicht nachweisen kann, dass er alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen hat, oder dass es ihm nicht möglich war, derartige Massnahmen zu ergreifen. Die Haftung ist beschränkt auf 4150 SZR je Passagier, 1000 SZR für Reisegepäck sowie 17 SZR/kg für Güter. Die Haftungsbeschränkung entfällt, wenn der Luftfrachtführer den Schaden bewusst grobfahrlässig oder vorsätzlich verursacht hat.

Die Beschränkung der Haftung für Verspätungsschäden auf 4150 SZR stammt aus dem Montreal Protokoll Nr. 3 (dort noch mit 62 500 Goldfranken beziffert).

2.8 Allgemeine Haftungsbefreiung (Art. 20)

Der Luftfrachtführer kann sich von seiner Haftung jeweils in dem Masse befreien, als er beweist, dass die geschädigte oder die Schadenersatz beanspruchende Person den Schaden selber zu verantworten hat. Im Sinne einer Klarstellung wird ausserdem präzisiert, dass der Grundsatz der allgemeinen Haftungsbefreiung auf alle Haftungsbestimmungen im Übereinkommen Anwendung finden kann.

2.9 Anpassung der Haftungslimiten (Art. 24)

Um der inflationsbedingten Geldentwertung Rechnung zu tragen, sieht Artikel 24 des Übereinkommens eine periodische Überprüfung der Haftungslimiten vor. Zu diesem Zweck vergleicht der Depositar nach Ablauf von jeweils 5 Jahren die Teuerungsraten derjenigen Staaten, deren Währungen das Sonderziehungsrecht bilden. Beträgt die durchschnittliche Teuerung seit der letztmaligen Anpassung (resp. dem Inkrafttreten des Übereinkommens) mehr als zehn Prozent, teilt der Depositar den Mitgliedstaaten die entsprechende Erhöhung der Haftungslimiten mit. Die Erhöhung wird sechs Monate nach der Bekanntgabe wirksam, sofern sie nicht innerhalb von drei Monaten von mehr als der Hälfte der Vertragsstaaten abgelehnt wird. Im Falle einer Ablehnung der Anpassung findet eine Konferenz unter den Mitgliedstaaten

2.12 Gerichtsstände (Art. 33)

Wie nach dem Warschauer Abkommen können Schadenersatzklagen wahlweise eingereicht werden beim Gericht

1. des Ortes, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat,
2. des Ortes, wo sich seine Hauptbetriebsleitung befindet,
3. des Ortes, wo sich diejenige seiner Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist,
4. des Bestimmungsortes.

Das neue Übereinkommen schafft zusätzlich einen fünften Gerichtsstand in jenem Land, in welchem der Passagier im Zeitpunkt des Unfalls seinen hauptsächlichen und ständigen Wohnsitz hatte. Der sogenannte 5. Gerichtsstand steht jedoch nur für Klagen im Zusammenhang mit Ansprüchen aus Tod oder Körperverletzung eines Reisenden zur Verfügung. Voraussetzung ist zudem, dass der betroffene Luftfrachtführer entweder selber Passagierflüge in dieses Land durchführt und daselbst sein Gewerbe betreibt oder derartige Flüge und den Betrieb des Gewerbes durch einen anderen Luftfrachtführer im Rahmen eines code-share-Abkommens durchführen lässt.

2.13 Schiedsverfahren (Art. 34)

Eine im Voraus getroffene Vereinbarung, allfällige Streitigkeiten haftpflichtrechtlicher Natur einem Schiedsgericht zu unterbreiten, ist gemäss Artikel 34 nur für Schäden möglich, die bei der Beförderung von Gütern entstanden sind, nicht aber für Ansprüche im Zusammenhang mit der Beförderung von Reisenden oder Gepäck. Hingegen steht Artikel 34 einer nachträglichen Vereinbarung, Ansprüche von Reisenden durch ein Schiedsgericht beurteilen zu lassen, nicht entgegen.

2.14 Verwirkung (Art. 35)

Die heute bestehende und im Warschauer Abkommen verankerte 2-jährige Verwirkungsfrist für Schadenersatzansprüche gegen den Lufttransportführer wurde unverändert in das neue Übereinkommen übernommen.

2.15 Von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Luftbeförderung (Art. 39–48)

Neu regelt ein besonderes Kapitel den Fall, dass die Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer durchgeführt wird. Es betrifft dies namentlich code-share-Flüge. Die in diesem Kapitel enthaltenen Regeln entsprechen den Grundsätzen des Abkommens von Guadalajara.

2.17 Inkrafttreten (Art. 53)

Nach Hinterlegung der 30. Ratifikationsurkunde trat das Übereinkommen am 4. November 2003 in Kraft.

2.18 Kündigung (Art. 54)

Das Abkommen ist jederzeit kündbar. Eine Kündigung wird 180 Tage nach Eingang der Notifikation beim Depositar wirksam.

2.19 Verhältnis zu anderen mit dem Warschauer Abkommen zusammenhängenden Übereinkünften (Art. 55)

Gemäss Artikel 55 geht das Montrealer Übereinkommen allen dem Warschauer System angehörenden Instrumenten vor. Da keine Verpflichtung besteht, das Warschauer Abkommen oder dessen Folgeübereinkommen zu kündigen, ist sichergestellt, dass entweder das Warschauer Abkommen oder das Montrealer Übereinkommen Anwendung findet.

2.20 Vorbehalte (Art. 57)

Ein Vorbehalt ist nur in den in Artikel 57 des Übereinkommens vorgesehenen zwei Fällen möglich. Aus unserer Sicht besteht kein Anlass, von diesen Möglichkeiten Gebrauch zu machen, da die beiden Sachverhalte auf die Schweiz nicht zutreffen. Ausserdem besteht die Möglichkeit, die beiden Vorbehalte nötigenfalls auch nachträglich noch anzubringen.

3 Auswirkungen

3.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Die Ratifizierung des neuen Übereinkommens hat keine Auswirkungen auf den Finanzhaushalt der Eidgenossenschaft; sie bewirkt keine Folgen personeller Art beim Bund. Im Hinblick auf das Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens wird das Lufttransportreglement vom 3. Oktober 1952 (LTrR; SR 748.411) einer Totalrevision unterzogen werden müssen.

3.2 Auswirkungen auf die schweizerische Luftfahrt und die Passagiere

Die Auswirkungen auf schweizerische Fluggesellschaften, die sich aus der Ratifikation ergeben, dürften sich in engen Grenzen halten. Die neuen haftpflichtrechtlichen Vorschriften entsprechen zu einem grossen Teil den von den in der IATA zusammengefassten Fluggesellschaften schon auf freiwilliger Basis eingegangenen Ver-

pflichtungen sowie den Regelungen, wie sie in den unterschiedlichen Folgeinstrumenten zum Warschauer Abkommen bereits in gewissen Bereichen Geltung erhalten haben. Die Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts ist im Interesse der betroffenen Industrie, welche damit wiederum einem umfassenden, einheitlichen Haftungsregime unterliegen wird. Das Montrealer Übereinkommen darf zudem im allgemeinen als konsumentenfreundlich bezeichnet werden. Gegenüber dem bisherigen Haftungsregime wird die Stellung des Reisenden gegenüber den Fluggesellschaften massgeblich verbessert.

Das Übereinkommen gilt grundsätzlich nur auf internationale Flüge. Für Inlandflüge wird, soweit nicht ohnehin die entsprechende EU-Verordnung 2027/97 anwendbar ist, das nationale Lufttransportreglement anzupassen sein. In erster Linie wird für nicht gewerbsmässige, entgeltliche Flüge innerhalb der Schweiz sowie für unentgeltliche Flüge, die nicht von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden, eine angemessene Regelung zu treffen sein.

4 Verhältnis zum europäischen Recht

Die EU hat das Montrealer Übereinkommen am 29. April 2004 ratifiziert. Die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen setzt die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens um.

5 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 nicht angekündigt. Bis heute haben 53 Staaten das Übereinkommen ratifiziert. Die Europäische Gemeinschaft sowie die USA, mithin die wichtigsten Handelspartner der Schweiz, haben das Übereinkommen bereits ratifiziert. Eine rasche Ratifizierung der Schweiz ist angesichts der Bedeutung des Abkommens dringend.

6 Verfassungsmässigkeit

Nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe d der Bundesverfassung, unterliegen völkerrechtliche Verträge dem fakultativen Referendum, wenn sie unbefristet und unkündbar sind, den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen oder wichtige rechtsetzende Bestimmungen enthalten oder deren Umsetzung den Erlass von Bundesgesetzen erfordert. Das Montrealer Übereinkommen enthält wichtige rechtsetzende Bestimmungen. Der Beschluss über die Genehmigung des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung in internationalen Luftverkehr unterliegt deshalb dem fakultativen Staatsvertragsreferendum nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 3 der Bundesverfassung.

