

Vom Warschauer zum Montrealer Abkommen

Einige Aspekte der neuen Haftungsordnung im Lufttransport

Dr. Kaspar Schiller, Rechtsanwalt (Winterthur)

Der internationale Lufttransport wird seit 1929 vom Warschauer Abkommen in praktisch unveränderter Form geregelt. Da die meisten Staaten dem Abkommen beigetreten sind, hat die Warschauer Haftungsordnung fast auf der ganzen Welt Geltung. Diese Haftungsordnung wird nun durch das Montrealer Abkommen abgelöst, welches am 29. Mai 1999 abgeschlossen worden ist.

Depuis 1929, la convention de Varsovie régit le transport international aérien. La plupart des Etats ont adhéré à ce traité qui détermine la responsabilité des compagnies d'aviation. Une nouvelle convention sur la responsabilité dans le trafic aérien a été conclue à Montréal le 29 mai 1999. Elle remplace le régime de la convention de Varsovie. L'auteur de cet article présente quelques aspects du nouveau droit. Hj. P.

I. Vorbemerkungen

Was noch vor wenigen Jahren unvorstellbar schien und von jedem Kenner mit einem milden Lächeln als Utopie abgetan worden wäre, wird nun doch Realität: Die Tage des altherwürdigen und bis vor kurzem gegen alle grundlegenden Revisionsbemühungen so resistenten Warschauer Abkommens aus dem Jahr 1929¹ sind gezählt. Am 28. Mai 1999 haben die Delegierten von 52 Staaten² in Montreal die «Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air» unterzeichnet, das *Montrealer Abkommen* 1999 (MA 99).

Damit dürfte das MA 99 das Warschauer System samt den seitherigen Änderungen und Ergänzungen³ sukzessive ablösen. Die Neuerungen bringen einerseits eine Vereinfachung, Bereinigung und Modernisierung der seit 1929 entstandenen Warschauer Instrumente, vor allem aber eine neue Konzeption der Haftungsordnung.

1. Bereinigung und Modernisierung

Bereinigt wird das Warschauer Haftungsregime dadurch, dass die Ergänzungen seit 1929 nun in das MA 99 integriert sind⁴. Das gilt einmal für das Guadalajara Abkommen, welches im Hinblick auf den immer bedeutender werdenden Charterverkehr eine solidarische Haftung zwischen dem vertragschliessenden und dem effektiv befördernden Luftfrachtführer statuiert hatte. Im weiteren werden die Änderungen des Haager Protokolls von 1955 und der Zusatzprotokolle

Nr. 1, 2 und 4 von Montreal 1975 im MA 99 integriert.

Der technischen Entwicklung ist nun insofern Rechnung getragen, als anstelle der üblichen *Vertragsdokumente* Flugschein und Luftfrachtbrief auch «any other means which preserves the information» verwendet werden kann⁵. Dabei ist namentlich an *elektronische Datenträger* gedacht.

Die Stellung der Vertragsparteien wird durch diese Bereinigungen und Anpassungen kaum verändert. Mit der Zusammenfassung der verschiedenen Staatsverträge in ein einziges Instrument wird die Situation übersichtlicher und die Rechtsanwendung einfacher.

2. Unterschiedliche Haftungssysteme je nach Schadensart im MA 99

Die wesentliche materielle Neuerung des MA 99 betrifft die *Haftung* des Lufttransportführers. Dabei ist die Stellung des Passagiers und dessen Hinterbliebenen deutlich verbessert worden.

¹ BS Bd.13 S. 653.

² Darunter auch die Schweiz.

³ Haager Protokoll 1955, AS 1963 S. 655; Guadalajara Abkommen 1961, AS 1964 S. 154. Die Montrealer Protokolle 1975 Nr. 1-4 sind von der Schweiz am 9. Dezember 1987 ratifiziert worden. Vor einigen Monaten sind Nr. 1, 2 und 4 in Kraft getreten. In der AS und in der SR sind sie erstaunlicherweise noch immer nicht publiziert. Der Text findet sich samt der Botschaft in BBl 1986 S. 804.

⁴ Art. 39 ff. MA 99.

⁵ Art. 3 Ziff. 2 und Art. 4 Ziff. 2 MA 99.

Das *Warschauer Abkommen* sieht für alle Schäden, die sich während der Luftbeförderung ereignen, eine *einheitliche Regelung* vor: Grundsätzlich haftet der Lufttransportführer summenmässig begrenzt⁶. Der Passagier, der Absender oder Empfänger kann diese Haftungsbegrenzung nur durchbrechen, wenn er ein schweres Verschulden des Luftfrachtführers nachweist⁷. Umgekehrt kann sich der Lufttransportführer exkulpieren, indem er nachweist, dass er und seine Leute alle notwendigen Massnahmen ergriffen haben, um den Schaden zu vermeiden⁸. Gelingt dieser Beweis, so wird der Lufttransporteur gar nicht haftpflichtig.

Demgegenüber differenziert das *MA 99* die *Haftungsregeln je nach Schadensart*. Die unterschiedlichen Regeln über die Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung einerseits und die unterschiedlichen Exkulpationsmöglichkeiten andererseits greifen je nach Schadensart in kompliziertem Zusammenspiel ineinander.

Im folgenden sollen einige willkürlich herausgegriffene Aspekte der neuen Haftungsordnung des *MA 99* beleuchtet werden: Die *Haftungs-limite* (II.), die Möglichkeit der *Exkulpation* (III.), die neu vorgesehene *sofortige Akontozahlung bei Personenschäden* (IV.) und schliesslich die *Auswirkungen für die Schweiz* (V.).

II. Haftungs-limite

1. Unbegrenzte Haftung für Personenschäden

Die langjährige Kritik am *Warschauer Haftungssystem* hatte sich namentlich gegen die tiefe Haftungslimite für Personenschäden⁹ gerichtet. Diese Haftungslimite war der Hauptgrund für die zahlreichen Revisionsbemühungen der Warschauer Haftungsordnung. Im Laufe der Jahre sind die Haftungslimite auf verschiedenen Wegen erhöht worden: Einerseits durch Revisionen des Abkommens selber¹⁰ andererseits von den Luftfahrtgesellschaften freiwillig¹¹. Verschiedene Airlines haben die Haftungslimite bei Tod und Körperverletzung von Passagieren ganz aufgehoben.

Das *Schweizer Luftrecht* macht die Betriebsbewilligung für ein Lufttransportunternehmen davon abhängig, dass den Passagieren eine Haftungslimite von mindestens Fr. 500 000.– offeriert wird¹². Die Schweizer Luftfahrtunternehmen, die im Linienverkehr tätig sind, haben überdies das *IATA Intercarrier Agreement* von 1995 unterzeichnet. Demgemäss verzichten sie seitdem in ihren Beförderungsbedingungen auf jegliche Haftungslimite für Personenschäden.

Das *MA 99* sieht nun die summenmässig unbegrenzte Haftung für Körperverletzung und Tötung von Passagieren *staatsvertraglich* vor¹³.

Zu ersetzen ist nach *MA 99* nur der *erlittene Schaden*, sei er nun materiell oder immateriell. Das ergibt sich bereits aus der Präambel, welche als eines der Ziele des Abkommens eine «equitable compensation based on the principle of restitution» vorsieht. Ausdrücklich ausgeschlossen sind insbesondere Leistungen mit pönalem Charakter im Sinne der punitive damages amerikanischer Prägung¹⁴. Das *MA 99* enthält keine weiteren Bestimmungen zur *Ermittlung des Schadens* und überlässt diese Fragen dem ergänzend anwendbaren Landesrecht. Für die Schweiz erklärt die luftrechtliche Spezialbestimmung von Art. 79 LFG das Obligationenrecht anwendbar.

Bei Personenschäden ist namentlich zu beachten, dass Versicherungsleistungen, die zu einem Regress berechtigen, den Versorgerschaden der Hinterbliebenen reduzieren. Den Versorgten ist nur der *Direktschaden* zu ersetzen.

Bei begrenzter Ersatzpflicht des Schädigers steht dem Geschädigten ein *Vorrecht* gegenüber den Sozialversicherern zu¹⁵. Die Erfahrung zeigt, dass der Direktschaden, welcher den Hinterbliebenen nach Abzug der Leistungen der Sozialversicherungen und Fürsorgeeinrichtungen verbleibt, dank diesem Versicherungsnetz den Betrag von Fr. 500 000.– häufig nicht erreicht¹⁶. Das Vorrecht der Geschädigten hat somit in der Praxis in erster Linie die Versicherer von ihrem Regress ausgeschlossen. Wenn die Haftungslimite entfallen, steht den schweizerischen Sozialversicherern der volle Regress gegen den Luftfrachtführer offen. Von der unlimitierten Haftung nach dem neuen *MA 99* werden somit vor allem die *Sozialversicherer profitieren*.

Man muss sich ernsthaft die Frage stellen, ob die Delegierten in ihrem Reformeifer nicht zu weit gegangen sind. So verständlich die Bemühungen

⁶ Art. 22 WA.

⁷ Art. 25 WA. Mit dem Haager Protokoll ist die Bestimmung verschärft worden.

⁸ Art. 20 WA.

⁹ Art. 22 WA, gleichlautend auch in der modifizierten Fassung des Haager Protokolls.

¹⁰ Haager Protokoll 1955 und Montrealer Protokolle 1975.

¹¹ Die Absprachen der sog. Malta-Gruppe 1974 und von Kuala Lumpur 1995 sowie das *IATA Intercarrier Agreement* 1995.

¹² Luftfahrtverordnung (LFV), SR 748.01, Art. 106 Abs. 1 lit. a.

¹³ Art. 21 Ziff. 1 MA 99.

¹⁴ Art. 29 MA 99.

¹⁵ Z.B. Art. 48^{quater} AHVG; Art. 52 IVG; Art. 42 UVG.

¹⁶ Der Direktschaden der Hinterbliebenen übersteigt die Fr. 500 000.– namentlich in jenen Fällen, wo eine ausreichende Versicherungsdeckung fehlt (z.B. Selbständig-erwerbende, Haushaltschaden, unverheiratete Versorger usw.).

sind, die verunfallten Passagiere und deren Hinterbliebenen adäquat zu entschädigen, so wenig konnte es die Absicht der Revision sein, vor allem die Sozialversicherer besser zu stellen. Dies ist aber zumindest in der Schweiz das praktische Resultat der Aufhebung der Haftungsmitte. Das Hauptziel der Revision wäre vollauf erfüllt gewesen, wenn die Haftungsmitte *nur zugunsten der Passagiere und deren anspruchsberechtigten Hinterbliebenen* aufgehoben worden wäre. Um dies zu erreichen, müsste das MA 99 nicht geändert werden. Denn der Kreis der anspruchsberechtigten Personen wird vom MA 99 nicht geregelt, sondern ausdrücklich dem Landesrecht überlassen¹⁷. Das Landesrecht¹⁸ kann somit ohne weiteres festlegen, dass bei Personenschäden¹⁹ nur *natürliche Personen* anspruchsberechtigt²⁰ sind. Der richtige Zeitpunkt für solche Gedanken und Anliegen ist aber wohl verpasst.

2. Haftungsmitte für Verspätung und für Gepäckschäden mit Durchbrechungsmöglichkeit

Die Rechtsfigur des «*acte ou omission du transporteur (...) fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement...*»²¹ gemäss Warschauer Abkommen in seiner Haager Fassung ist im MA 99 nur noch für Verspätungsschäden von mehr als 4 150 Sonderziehungsrechten²² pro Passagier und für Gepäckschäden von mehr als 1000 Sonderziehungsrechten²³ pro Passagier beibehalten worden²⁴.

Die Schweizer Gerichte fassen die Voraussetzungen für die unlimitierte Haftung sehr eng. Sie verlangen einen *strengen, konkreten und subjektiven Test*. Die Praxis zu Art. 25 WA in seiner Haager Fassung hat das Bundes-

gericht vor vielen Jahren höchst-richterlich vorgegeben und in konstanter Rechtsprechung gefestigt²⁵. Eine Lockerung dieser Praxis zeichnet sich nicht ab.

3. Absolute Haftungsmitte für Fracht

Das MA 99 sieht für Fracht eine Haftungsbegrenzung von 17 Sonderziehungsrechten²⁶ pro Kilogramm vor. Diese Haftungsbegrenzung kann *in keinem Fall durchbrochen* werden, also auch nicht bei absichtlicher Schädigung²⁷. Dagegen steht es dem Absender nach wie vor offen, gegen eine entsprechende zusätzliche Entschädigung den *Wert besonders zu deklarieren*, womit sich die Haftungssumme bis zum deklarierten Betrag erhöht.

Bereits sind Stimmen laut geworden, welche diese absolute, selbst bei absichtlicher Schadenszufügung nicht durchbrechbare Haftungsmitte in Frage stellen. Abgesehen einmal von der rechtlich-dogmatischen Argumentation solcher Kritik steht jedenfalls fest, dass die Lösung des MA 99 flexibel ist, den praktischen Bedürfnissen der Vertragsparteien entspricht und überdies dazu beiträgt, Gerichtsverfahren zu vermeiden: Wenn sich der Absender den vollen Schadenersatz gegen den Luftfrachtführer offenhalten will, steht ihm die Wertdeklaration zu Verfügung. Entscheidet er sich dagegen für den billigeren Weg ohne Wertdeklaration, so bleibt sein Ersatzanspruch beschränkt. Der Absender wird sich also kaum darüber beklagen können, schlecht entschädigt zu werden. Denn er hat es selber in der Hand zu entscheiden, wie hoch die maximale Ersatzpflicht des Luftfrachtführers bei einem allfälligen Schaden sein soll²⁸.

Mit der neuen Regelung entfällt eine Diskussion über den Schadens-

hergang und über das Verschulden weitgehend: Entweder ist die Fracht ausreichend deklariert, in welchem Fall der volle Wert zu ersetzen ist. Oder auf die Wertdeklaration wird verzichtet und bei einem Schaden wird höchstens die Kilogrammmitte vergütet. Man braucht kein Hellseher zu sein, um vorauszusagen, dass die Gerichtsfälle zur Haftpflicht des Lufttransporteurs für Fracht praktisch verschwinden werden. In diesem Sinne ist die neue absolute Mitte für Fracht sehr zu begrüssen. Es wäre nur zu wünschen gewesen, dass diese Regelung auch für Gepäck eingeführt worden wäre.

¹⁷ Art. 29 MA 99.

¹⁸ Für die Mitgliedstaaten der EU z.B. in der Verordnung (EG) 2027/97.

¹⁹ Denkbar wäre auch eine Regressmöglichkeit der Versicherer bis zu einer bestimmten Summe, wie es die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Swissair festlegen (Art. XIII B Ziff. 2).

²⁰ Wie es z.B. die Verordnung (EG) 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen für die sofortige Anzahlung bei Personenschäden vorsieht (Art. 5).

²¹ Art. 25.

²² 4 150 Sonderziehungsrechte entsprechen ca. Fr. 8 750.-.

²³ 1000 Sonderziehungsrechte entsprechen ca. Fr. 2 110.-.

²⁴ Art. 22 Ziff. 5 MA 99.

²⁵ BGE 98 II 239; 113 II 351; letztmals mit Urteil vom 1. Juni 1999, 4C.346/1994.

²⁶ 17 Sonderziehungsrechte entsprechen ca. Fr. 36.-.

²⁷ Art. 22 Ziff. 3 MA 99.

²⁸ Ausserdem wird wertvolle Fracht regelmässig vom Absender versichert, da die Haftpflicht des Luftfrachtführers nur für die Dauer des Lufttransports besteht (Art. 18 Ziff. 1 MA 99), also nicht für den ganzen Transportweg vom Absender bis zum Empfänger. Will sich der Transportversicherer den vollen Regress offenhalten, so kann er vom Absender eine ausreichende Wertdeklaration verlangen.

III. Exkulpation des Luftfrachtführers

Unter dem *Warschauer Regime* kann sich der Luftfrachtführer exkulpieren, wenn er den Nachweis leistet, dass er und seine Leute alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben, oder dass sie diese Massnahmen nicht treffen konnten²⁹. Diese Bestimmung hat *einheitlich* Geltung für alle Schadensarten, für Personen-, Sach- und Verspätungsschäden. Der Nachweis, alles notwendige zur Schadensvermeidung getan zu haben, ist ausserordentlich schwierig zu führen. Soweit ersichtlich ist er seit vielen Jahren nie mehr gelungen.

Im neuen *MA 99* wird nun die Exkulpationsmöglichkeit für verschiedene Schadensarten *unterschiedlich* geregelt:

1. Personenschäden unter 100 000 SZR, Schäden an Fracht und an aufgegebenem Gepäck: Kausalhaftung des Lufttransportführers

Keinerlei Exkulpationsmöglichkeit gewährt das *MA 99* dem Lufttransportführer bei Personenschäden bis zu 100 000 Sonderziehungsrechten³⁰, bei Beschädigung oder Verlust von

Fracht und von aufgegebenem Gepäck. Erforderlich ist nur, dass der Schaden während der Luftbeförderung eintritt³¹.

In diesem Bereich besteht eine *Kausalhaftung*.

2. Verspätungsschäden: Nachweis des Lufttransportführers, alle Massnahmen getroffen zu haben, die zur Schadensvermeidung vernünftigerweise ergriffen werden sollten

Die Exkulpation von Art. 20 des Warschauer Abkommens ist im *MA 99* nur noch für Verspätungsschäden und in deutlich abgeschwächter Form beibehalten worden. Dieser Beweis des Lufttransportführers «that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage...»³², wird zwar noch immer nicht leicht zu führen sein. Das Erfordernis des «*reasonably*» im neuen Text wird aber den Beweis des Lufttransportführers gegenüber der Warschauer Ordnung³⁴ doch spürbar erleichtern. So müsste die Exkulpation namentlich möglich sein bei Verzögerungen infolge äusserer Einflüsse, wie z.B. bei meteorologischen Ursachen, bei verspätet erteilter Landeerlaubnis wegen Überlastung des Luftraums, bei Zusatzarbeiten, die im Interesse der Flugsicherheit veranlasst werden usw. Jeder Passagier und jeder Absender weiss, dass der Lufttransport solchen äusseren Einflüssen ausgesetzt ist, die zu Verspätungen führen. Jeder weiss auch, dass der Lufttransportführer über solche äusseren Einflüsse oftmals keine Kontrolle hat und daraus resultierende Verzögerungen mit vernünftigem Aufwand nicht vermeiden kann. Es ist sinnvoll, dem Lufttransportführer die Möglichkeit zu geben, in diesen Fällen die Haftung abzuwenden.

3. Personenschäden über 100 000: Nachweis des Lufttransportführers, dass keine Fahrlässigkeit vorliegt

Eine andere Formulierung der Exkulpationsmöglichkeit hat das *MA 99* für *Personenschäden von mehr als 100 000 Sonderziehungsrechten*³⁵ gewählt: Dem Lufttransportführer steht der Nachweis offen «that such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents.» Der Wortlaut legt nahe, dass auch hier deutlich weniger hohe Anforderungen an den Beweis gestellt werden sollen, als dies bisher nach Warschauer Abkommen der Fall war. Im Vordergrund dürften hier die Schäden durch Flugunfälle stehen. Man wird davon ausgehen dürfen, dass der Exkulpationsbeweis dann gelingt, wenn alle Weisungen und Procedures des Flugzeugherstellers sowie die internen Anordnungen (Abläufe, Manuals, Checklisten usw.) eingehalten sind. Nur bei Abweichungen von diesen Richtlinien im konkreten Fall oder bei geradezu unsorgfältigen Anordnungen wird man von einer Fahrlässigkeit des Lufttransportführers sprechen können.

4. Schäden an Handgepäck: Nachweis eines Verschuldens des Lufttransportführers durch den Passagier

Für *Handgepäckschäden* ist eine noch losere Regelung gewählt worden. Der Lufttransportführer ist verantwortlich «if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents»³⁶. Das Verschulden des Lufttransportführers ist als Haftungsvoraussetzung definiert und ist als solche vom Passagier nachzuweisen. Damit wird die Beweislast umgekehrt, was sich des-

²⁹ Art. 20 WA

³⁰ 100 000 Sonderziehungsrechte entsprechen ca. Fr. 211 000.-.

³¹ Für den genauen Zeitraum der Haftung: Art. 17 Ziff. 1 und 2 MA 99 für Personenschäden und Gepäck, Art. 18 Ziff. 1 MA 99 für Fracht.

³² Vorbehalten ist überdies der Nachweis von Selbstverschulden (Art. 20 MA 99), von Drittverschulden (Art. 21 Ziff. 2 b MA 99), fehlerhafter Fracht oder Verpackung und von höherer Gewalt (Art. 18 Ziff. 2 MA 99).

³³ Art. 19 MA 99.

³⁴ In Art. 20 WA werden «toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage» verlangt.

³⁵ Art. 21 Ziff. 2 lit. a MA 99.

³⁶ Art. 17 Ziff. 2 MA 99.

halb rechtfertigt, weil Handgepäck dem Lufttransportführer nicht anvertraut wird, sondern in der Obhut des Passagiers bleibt.

Diese subtilen Abstufungen verschiedener Exkulpationsmöglichkeiten müssen auffallen, namentlich im Verhältnis zum einfachen Text des Warschauer Abkommens. Die genaue Bedeutung der verschiedenen Stufen³⁷ wird sich im Laufe der Zeit durch Lehre und Praxis ergeben. Klar erscheint aber bereits heute zweierlei: Einerseits ist der bisherige, praktisch unmöglich zu erbringende Beweis unter dem Warschauer System in allen Fällen deutlich gelockert worden. Andererseits muss die Exkulpation unter dem MA 99 für die verschiedenen Schadensarten differenziert werden. Denn wenn eine Exkulpation mit einheitlichem Inhalt für die verschiedenen Schadensarten hätte statuiert werden wollen, so wäre dies im Abkommenstext auch einheitlich und vor allem wesentlich einfacher formuliert worden.

IV. Rasche Akontozahlung bei Personenschäden

Das MA 99 überlässt es dem Landesrecht, im Fall eines Flugzeugunfalls mit Todesfolge oder Körperverletzung von Passagieren eine unverzügliche Anzahlung an die anspruchsberechtigten natürlichen Personen vorzusehen, um deren unmittelbaren finanziellen Bedürfnisse zu decken³⁸.

Das Schweizer Recht sieht eine solche Akontozahlung noch nicht vor. Eine Regelung in dieser Richtung wäre zu begrüssen. Sie sollte den Hinterbliebenen eine rasche und unbürokratische Hilfe bieten und für den Lufttransporteur praktikabel sein. Die Schwierigkeit dürfte vor allem darin

liegen, die Anspruchsberechtigung vernünftig zu regeln. Gerade bei grösseren Unfällen mit vielen Opfern wird es auch beim besten Willen der Airline ein Ding der Unmöglichkeit sein, in-nerhalb weniger Tage solche Zahlungen mit voller Anspruchsprüfung zu organisieren. Eine sinnvolle Regelung muss einerseits die Voraussetzungen für den Anspruch auf diese Akontozahlung definieren, und andererseits wäre festzulegen, welche Anforderungen an den Nachweis dieser Anspruchsvoraussetzungen zu stellen sind. Soll schliesslich das Ziel einer raschen Hilfe realisiert werden, so ist überdies eine *minimale Zahlungsfrist* vorzusehen.

Für die *EU-Mitgliedstaaten* ordnet die Verordnung (EG) Nr. 2027/97³⁹ in Art. 5 an, dass bei Todesfällen eine solche Zahlung von mindestens 15000 Sonderziehungsrechten⁴⁰ «unverzüglich, keinesfalls jedoch später als fünfzehn Tage nach der Feststellung der Identität der schadenersatzberechtigten Person» bezahlt werden muss.

Die Bestimmung dieser EG-Verordnung scheint etwas missglückt: Entweder wird die «Feststellung der Identität der anspruchsberechtigten Personen» ernst genommen und die Anspruchsberechtigung von Hinterbliebenen wird sorgfältig geprüft und abgeklärt. Bei einem grösseren Flugunfall kann das Wochen und Monate dauern. Das Ziel einer raschen Hilfe wird verfehlt. Nimmt man dagegen das Erfordernis der Identität der Berechtigten nicht streng, so ist die maximale Zahlungsfrist von 15 Tagen unrealistisch kurz. Es gibt immer wieder Fälle, wo zwar der Kreis der anspruchsberechtigten Personen klar ist, die Hinterbliebenen aber während Wochen oder Monaten keinen Kontakt mit der Airline suchen und auch keine rasche Zahlung wünschen. Wie

soll in solchen Fällen die Pflicht der sofortigen Akontozahlung gemäss EG-Verordnung erfüllt werden? Es wäre sinnvoller gewesen, den Fristenlauf nicht an die Feststellung der Identität der Anspruchsberechtigten zu knüpfen, sondern an den Zeitpunkt der *Anmeldung* für die Akontozahlung und *glaubhaft gemachten* Angaben zur Anspruchsberechtigung. Denkbar wäre hier z.B. der Nachweis der Identität des Ansprechers (Kopie eines Ausweises) und eine plausible Erklärung zur Beziehung zum Opfer (evtl. mit minimalen Unterlagen).

So oder anders wird es grosse Anstrengungen unmittelbar nach einem grösseren Unfall der Luftfahrtgesellschaft erfordern, um diese Akontozahlungen rasch, unbürokratisch und gleichmässig für die Hinterbliebenen aller Passagiere zu leisten.

V. Auswirkungen für die Schweiz

Für den Gesetzgeber besteht Handlungsbedarf.

Als erstes wird das Parlament das MA 99 *ratifizieren*. Es bestehen keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Ratifikation auf Schwierigkeiten stossen könnte⁴¹.

³⁷ Z.B. die Unterschiede zwischen der Exkulpation nach Art. 17 Ziff. 2 lit. a und nach Art. 19 MA 99.

³⁸ Art. 28 MA 99.

³⁹ Verordnung (EG) des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmungen bei Unfällen.

⁴⁰ 15000 Sonderziehungsrechte entsprechen ca. Fr. 31 650.-.

⁴¹ Das MA 99 wird für die ratifizierenden Staaten 60 Tage nach der 30. Ratifikation in Kraft treten. Der Beitritt steht auch allen Staaten offen, die in Montreal noch nicht unterzeichnet haben (Art. 53 Ziff. 1 und 6 MA 99).

Sodann sind die bewusst dem *Landesrecht* überlassenen Lücken des MA 99 zu schliessen und ergänzende Regeln aufzustellen. Wie bereits das Warschauer Abkommen, so enthält auch das MA 99 keine abschliessende Ordnung des internationalen Lufttransports, sondern stellt ausdrücklich nur «certain rules» auf. Die offenen Fragen sind vom *ergänzend anwendbaren Landesrecht* zu regeln. Nach Landesrecht sind auch die reinen Binnenflüge zu beurteilen, ebenso wie

die internationalen Flüge, die dem Abkommen nicht unterstehen, wie z.B. Flüge mit Abflug- oder Bestimmungsort ausserhalb eines Vertragsstaates.

Die schweizerische Rechtsordnung ist seit jeher davon ausgegangen, dass die landesrechtlichen Lufttransporte gleich wie die internationalen geregelt sein sollen. Art. 75 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes (LFG)⁴² verlangt, dass sich der Gesetzgeber «dabei an die Grundsätze der für die Schweiz verbindlichen internationalen Übereinkommen hält». Das Lufttransportreglement (LTR)⁴³ aus dem Jahre 1952 verweist dementsprechend in seinem Art. 3 ausdrücklich auf das Warschauer Abkommen⁴⁴: «Die Rechtsbeziehungen der Reisenden, Verfrachter und Empfänger zum Lufttransportführer und seinen Leuten richten sich nach den Bestimmungen des

Warschauer Abkommens». Ausserdem enthält das LTR weitere ergänzende Bestimmungen.

Der Gesetzgeber wird also das LTR an das MA 99 anpassen müssen⁴⁵. Dies ist umso wesentlicher, als die Schweiz nicht Mitglied der EU ist und die EG-Verordnung 2027/97 für die Schweiz keine Anwendung findet.

Voraussichtlich werden diese Anpassungen durch eine *Revision des Lufttransportreglements (LTR)* vorgenommen. Wünschbar wäre eine Totalrevision des gesetzgebungstechnisch nicht gerade meisterlich gelungenen LTR. Wie und wann die Revision durchgeführt wird, ist noch ungewiss. Mit einiger Sicherheit kann aber vorausgesagt werden, dass sich der Gesetzgeber eng an die Normen und Richtlinien der EU anlehnen wird.

⁴² Bundesgesetz über die Luftfahrt, SR 748.0.

⁴³ SR 748.411.

⁴⁴ Seit 1963 in der Fassung des Haager Protokolls.

⁴⁵ Die Schweiz ist dem Grundsatz des *Monismus* verpflichtet. Staatsverträge sind ohne besondere Umsetzung gültig. Das MA 99 selber muss deshalb für die Schweiz nicht speziell umgesetzt werden.

Le point sur la partie générale du droit des obligations / Entwicklungen im Obligationenrecht, Allgemeiner Teil

Prof. Pierre Engel, Ancien professeur aux facultés de droit de Genève et de Lausanne (Genève)

Doctrine

A signaler, dans le Commentaire bernois, la parution du bel ouvrage de M. Rolf H. Weber, professeur à l'Université de Zurich, soit dans le *droit des obligations*, au volume VI, 1^{ère} section, 3^{ème} partie, *Die Folgen der Nichterfüllung*, Art. 97–109. En 602 pages, l'auteur et ses collaborateurs offrent aux juristes un superbe cadeau à l'aube de l'an 2000. Il n'y avait pas eu de com-

mentaire de cette matière centrale du droit privé depuis un demi-siècle. L'information abonde sur les plans de la dogmatique, de la doctrine, de la jurisprudence, sans omettre le droit comparé, non seulement à l'échelle de nos voisins, mais aussi, ici ou là, du droit anglo-saxon. Les sujets à la mode comme les effets de la «confiance déçue» et la «théorie du rapport de protection uniforme» sont traités avec les nuances et les appoggiatures qui

conviennent à la musique du terroir (Stämpfli & Cie S.A., Berne 2000).

Jurisprudence

A. Culpa in contrahendo – Responsabilité fondée sur la confiance

1. La théorie de l'absorption, selon laquelle sitôt qu'il y a conclusion du contrat, la responsabilité précontract-