

SCHELLENBERG WITTMER  
Rechtsanwälte

## Montrealer Übereinkommen für die Schweiz in Kraft getreten

**Am 5. September 2005 ist das Montrealer Übereinkommen von 1999, offiziell das „Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ für die Schweiz in Kraft getreten. Damit beträgt die Zahl der Vertragsstaaten neu 66. Im internationalen Verhältnis vereinheitlicht und modernisiert das neue Übereinkommen die zahlreichen Vorschriften über die Haftung aus Luftbeförderungsverträgen.**

Mit zunehmendem Ratifikationsstand des Montrealer Übereinkommens hält ein im Vergleich zum Warschauer System deutlich einheitlicheres Rechtssystem Einzug. Das komplexe Warschauer System setzt sich insbesondere aus dem Warschauer Übereinkommen von 1929, dem Haager Protokoll von 1955, dem Zusatzabkommen von Guadalajara von 1961, den Montrealer Protokollen von 1975 sowie den Intercarrier Agreements von 1995 und 1996 der IATA (International Air Transport Association) zusammen. Das Warschauer System fällt allerdings mit dem Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens nicht dahin, sondern wird weiterhin eine Rolle spielen. Bis zur Ratifikation des Montrealer Übereinkommens durch die gesamte Staatengemeinschaft wird sich dann auch regelmässig die Frage stellen, welches Regime im Einzelfall anwendbar ist.

### 1 Anwendungsbereich

Das Montrealer Übereinkommen gilt für internationale Luftbeförderungen von Personen, Reisegepäck oder Gütern. „International“ im Sinne des Übereinkommens sind Beförderungen, wenn sie zwischen zwei Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens erfolgen, oder wenn Abgangs- und Bestimmungsort zwar im gleichen Vertragsstaat liegen, aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staat vorgesehen ist, unabhängig davon, ob dieser Staat Mitglied des Montrealer Übereinkommens ist oder nicht.

Auch wenn ein Staat das Montrealer Übereinkommen nicht ratifiziert hat, können die Fluggesellschaften dieses Staates

demnach dem Montrealer System unterliegen. Erfolgt beispielsweise eine einfache Luftbeförderung (one-way) von der Schweiz in das Nichtvertragsland Indien oder von Indien in die Schweiz und wieder zurück (round-trip), kommt das Montrealer Übereinkommen nicht zur Anwendung.

Anwendbar ist das Montrealer Übereinkommen dagegen auf einen Retourflug von der Schweiz nach Indien und zurück, auch dann, wenn die Beförderung von einer indischen Fluggesellschaft durchgeführt wird.

### 2 Haftung

#### 2.1 Passagiere

Das Montrealer Übereinkommen sieht vor, dass der Luftfrachtführer bei einem Unfall für den Tod oder eine Körperverletzung eines Passagiers haftet, wenn sich der Unfall an Bord des Flugzeugs oder während des Ein- oder Aussteigens ereignet hat.

Im Vergleich zur entsprechenden Bestimmung des Warschauer Übereinkommens von 1929 erscheinen die inhaltlichen Änderungen nicht wesentlich. Die Abgeordneten der Montrealer Konferenz erwägen zwar, die Haftung des Luftfrachtführers auf **mentale oder psychische Schäden** der Passagiere, unabhängig davon, ob diese im Zusammenhang mit einem Körperschaden entstanden waren oder nicht, auszuweiten. Ein genereller Konsens hinsichtlich dieser Bestimmung konnte jedoch nicht gefunden werden. Stattdessen wurde die folgende Erklärung abgegeben:

*„Der Begriff „Körperverletzung“ wurde im Hinblick darauf verwendet, dass mentale Schäden in gewissen Staaten unter bestimmten Umständen entschädigungspflichtig sind, dass sich die Rechtsprechung in diesem Gebiet weiterentwickelt und es nicht die Absicht ist, eine Entwicklung zu beeinflussen, welche auch von der Rechtsprechung ausserhalb der internationalen Luftfahrt abhängt.“*



Es ist daher wahrscheinlich, dass die Gerichte in Fällen psychischer Schäden weiterhin auf Entscheidungen des Warschauer Übereinkommens zurückgreifen werden. Die herrschende Rechtsprechung zum Warschauer Übereinkommen, welche von US-amerikanischen Gerichten entwickelt und von verschiedenen Gerichten anderer Staaten übernommen wurde, sieht vor, dass psychische Schäden nur dann entschädigt werden, wenn diese von einer Körperschädigung herrühren. Es wird sich zeigen, ob diese Rechtsprechung auch unter der Ägide des Montrealer Übereinkommens bestätigt wird.

Es ist absehbar, dass die medizinische Forschung hinsichtlich des Posttraumatischen Stresssyndroms (PTSS) und dessen physischen Auswirkungen Fortschritte machen wird. In Zukunft dürften Geschädigte mit PTSS-Symptomen deshalb wohl in der Lage sein, erkennbare physische und neurologische Schäden nachzuweisen. In solchen Fällen könnten die Gerichte diese physischen Anzeichen oder Auswirkungen des PTSS als „Körperverletzung“ im Sinne des Montrealer Übereinkommens anerkennen.

Jede Schadenersatzforderung für Körperverletzung oder Tod muss einen „Unfall“ darstellen. Üblicherweise wird als „Unfall“ ein unerwartetes oder besonderes Ereignis ohne Mitwirkung des Passagiers definiert. Ein Unfall kann nicht die eigene innere Reaktion des Passagiers auf den üblichen, normalen und zu erwartenden Betrieb des Flugzeuges sein. Dieses Kriterium ist hilfreich, wenn sich die Frage der Haftung für Fälle von Thrombosen (sog. **Reise-Thrombose**) stellt. Kann die Reise-Thrombose dem Gesundheitszustand des Passagiers zugeschrieben werden, sollte der Luftfrachtführer nicht haftbar sein. Wenn hingegen die Thrombose aufgrund der Sitzordnung an Bord des Flugzeugs auftritt, so kann der Luftfrachtführer dafür verantwortlich gemacht werden. Zur Zeit ist es unklar, ob die Unterlassung des Frachtführers, die Passagiere auf die Thromboserisiken hinzuweisen, als „Unfall“ im Sinne des Montrealer Übereinkommens ausgelegt werden kann.

In allen Haftungsfällen kann der Luftfrachtführer einwenden, dass ein Allein- oder Mitverschulden des Geschädigten vorliegt. Kann der Luftfrachtführer nachweisen, dass der Geschädigte oder sein Rechtsvorgänger den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat, so wird er ganz oder teilweise von der Haftpflicht befreit.

Kann jedwedes Allein- oder Mitverschulden des Geschädigten ausgeschlossen werden, so haftet der Luftfrachtführer in der Höhe des nachgewiesenen Schadens bei Tod oder Körperverletzung eines Passagiers **kausal bis zu 100'000 Sonderziehungsrechten (SZR)** (CHF 185'000 zum heutigen Wechselkurs).

Über den Betrag von SZR 100'000 hinaus entfällt die Haftpflicht des Luftfrachtführers, wenn er beweisen kann, dass der Schaden nicht auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute zurückzuführen ist. Die Haftung entfällt ebenso, wenn der Schaden ausschliesslich auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung eines Dritten zurückzuführen ist. Dieses neue Haftungsregime ersetzt den Begriff des vorsätzlichen Fehlverhaltens („wilful misconduct“) des Warschauer Übereinkommens, welcher in der Auslegung immer Schwierigkeiten bereitete.

Ausser in diesen genannten Fällen, welche die Haftung aufheben oder mindern, sieht das Montrealer Übereinkommen **keine Beschränkung des Schadenersatzes** vor.

Das Übereinkommen schliesst die Möglichkeit von Entschädigungen mit Strafcharakter („punitive damages“) ausdrücklich aus.

Zur Befriedigung der unmittelbaren finanziellen Bedürfnisse muss der Luftfrachtführer in Fällen von Tod oder Körperverletzung Vorauszahlungen leisten, sofern das nationale Gesetz, wie z.B. in der Schweiz und in den EU-Mitgliedstaaten, dies vorsieht.

## 2.2 Reisegepäck

Der Luftfrachtführer haftet für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck, falls das Ereignis, das zu diesen Schäden führte, an Bord des Flugzeuges oder während der Obhut des Luftfrachtführers über das Gepäck eingetreten ist. Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen diesem innewohnenden Mangel zurückzuführen ist.

Bei Handgepäck, einschliesslich persönlicher Gegenstände, haftet der Luftfrachtführer, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

In Abweichung zum gewichtsabhängigen System des Warschauer Übereinkommens ist die Haftung beim Montrealer Übereinkommen **auf SZR 1'000 (CHF 1'850) beschränkt**. Diese neue Limite gilt pro Passagier für aufgegebenes und nicht aufgegebenes Gepäck, sofern zum Zeitpunkt der Übergabe an den Luftfrachtführer keine spezielle Wertangabe gemacht wurde. Bei absichtlichem oder leichtfertigen Fehlverhalten seitens des Luftfrachtführers oder seiner Leute findet sie keine Anwendung.

## 2.3 Güter

Der Luftfrachtführer haftet für die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Gütern, falls das Ereignis, das zu diesen Schäden führte, sich während der Obhut des Luftfrachtführers über die Güter ereignete.

Der Luftfrachtführer ist unter anderem von der Haftung befreit, wenn der Schaden auf die Eigenart der Güter, einen diesen innewohnenden Mangel oder die mangelhafte Verpackung zurückzuführen ist.

Wenn der Luftfrachtführer eine vereinbarte Luftbeförderung durch eine Landbeförderung ersetzt, so unterliegt seine Haftung dennoch dem Montrealer Übereinkommen.

Die Haftung ist in jedem Fall auf **SZR 17 (CHF 31) pro Kilogramm** beschränkt, es sei denn, der Absender habe bei der Übergabe der Güter eine Wertdeklaration abgegeben. Die Haftungsmitel ist, wie schon im älteren Montrealer Protokoll Nr. 4 vorgesehen, unverbrüchlich.

## 2.4 Verspätung

Schliesslich haftet der Luftfrachtführer für Verspätungen bei der Beförderung von Passagieren, Reisegepäck oder Gütern, es sei denn, er oder seine Leute haben alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen, oder solche Massnahmen waren nicht möglich.

Die Haftung für Verspätungen von Passagieren oder Reisegepäck ist **beschränkt auf SZR 4'150** (CHF 7'700) bzw. **SZR 1'000** (CHF 1'850).

Diese Beschränkungen gelten jedoch nicht, sofern der Schaden auf ein absichtliches oder leichtfertiges Fehlverhalten des Luftfrachtführers oder seiner Leute zurückzuführen ist.

Auch im Falle von Verspätungen bei der Beförderung von Gütern ist die **Limite von SDR 17 (CHF 31) pro Kilogramm** undurchbrechbar.

## 2.5 Gerichtskosten und Parteientschädigung

Die oben genannten Haftungsbeschränkungen hindern ein Gericht nicht, dem Luftfrachtführer zusätzlich Gerichtskosten aufzuerlegen oder eine Parteientschädigung zuzusprechen. Diese bemessen sich nach den entsprechenden Vorschriften des angerufenen Gerichts. Der zusätzliche Betrag wird jedoch nur dann zugestanden, wenn das Gerichtsurteil einen höheren Schadenersatz zuspricht, als ein allfälliges schriftliches Vergleichsangebot, das der Luftfrachtführer bis zu sechs Monaten nach dem Unfall oder vor Beginn des Prozesses dem Geschädigten unterbreitet hat.

## 2.6 Beförderungsurkunden

Im Vergleich zum Warschauer Übereinkommen sind die Vorschriften für Passagiertickets im Montrealer Übereinkommen sehr vereinfacht worden. Der Luftfrachtführer muss nicht mehr wie unter dem Regime des Warschauer Übereinkommens auf die Haftungsbeschränkungen hinweisen, um sich auf diese berufen zu können. Gewisse Angaben sind im Ticket nach wie vor nötig, auch wenn das neue Übereinkommen keine Sanktionen an die Weglassung mehr knüpft. Das Montrealer Übereinkommen sieht ausdrücklich die Möglichkeit eines elektronischen Tickets vor.

Im Montrealer Übereinkommen bestehen eine Reihe von Vorgaben für den Inhalt von Luftfrachtbriefen, die mit denjenigen des Montrealer Protokolls Nr. 4 weitestgehend übereinstimmen. Elektronische Luftfrachtbriefe sind ausdrücklich erlaubt und die Weglassung der Angaben hat keine Aufhebung der Haftungslimiten zur Folge.

## 2.7 Vertraglicher und ausführender Luftfrachtführer

Das Montrealer Übereinkommen übernimmt die Bestimmungen des Zusatzabkommens von Guadalajara, das ein System gemeinschaftlicher Haftung von vertraglichem und ausführendem Luftfrachtführer vorsieht. Dieser Aspekt wird mit zunehmender Popularität von Code-Share- und Wet Lease - Vereinbarungen immer wichtiger. Das Montrealer Übereinkommen sieht vor,

dass der vertragliche Luftfrachtführer für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers verantwortlich ist. Im Gegenzug gelten die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers als solche des ausführenden Luftfrachtführers.

## 3 Versicherung

Das Montrealer Übereinkommen verlangt von den Vertragsstaaten, dass diese ihre Luftfrachtführer verpflichten, eine **angemessene Versicherung** zur Deckung ihrer Haftung abzuschliessen. Andere Vertragsstaaten können zudem verlangen, dass die Versicherungsdeckung nachgewiesen wird. Es ist den Vertragsstaaten überlassen, den Begriff der „angemessenen“ Versicherung näher zu konkretisieren, da das Montrealer Übereinkommen diesen Begriff nicht näher umschreibt.

Im EU-Raum setzt die EG-Verordnung 785/2004 seit dem 1. Mai 2005 die Mindestbeträge für die Versicherungsdeckung von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreibern fest: Für Tod oder Körperverletzung eines Passagiers grundsätzlich SZR 250'000 (CHF 463'000), für Reisegepäck SZR 1'000 (CHF 1'850) und für Frachtgut SZR 17 (CHF 31) pro Kilogramm. Die Schweizerische Gesetzgebung entspricht weitgehend dieser Verordnung.

## 4 Gerichtsstände

Gemäss Warschauer Übereinkommen muss eine Klage auf Schadenersatz im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates erhoben werden und zwar

- I am Gericht des Ortes, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat;
- I am Gericht des Ortes, wo sich die Hauptniederlassung des Luftfrachtführers befindet;
- I am Gericht des Ortes, wo sich die Geschäftsstelle des Luftfrachtführers befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen wurde; oder
- I am Gericht des Bestimmungsortes der Luftbeförderung.

Das Montrealer Übereinkommen sieht zusätzlich zu diesen vier Gerichtsständen neu einen **fünften Gerichtsstand** vor. Eine Schadenersatzklage wegen Körperverletzung oder Tod eines Passagiers kann ebenfalls im Hoheitsgebiet desjenigen Vertragsstaates erhoben werden, in dem sich zum Zeitpunkt des Unfalls der ständige Wohnsitz des Passagiers befindet.

Diese Möglichkeit gilt nur für Vertragsstaaten, in die oder aus denen der Luftfrachtführer Reisende im Luftverkehr gewerbmässig befördert, und zwar entweder mit seinen eigenen Luftfahrzeugen oder aufgrund einer geschäftlichen Vereinbarung mit Luftfahrzeugen eines anderen Luftfrachtführers, und in dem der Luftfrachtführer sein Gewerbe von Geschäftsräumen aus betreibt, deren Mieter oder Eigentümer er selbst oder ein anderer Luftfrachtführer ist, mit dem er eine geschäftliche Vereinbarung getroffen hat.



Der Begriff „ständiger Wohnsitz“ bezeichnet den Hauptsitz und gewöhnlichen Aufenthaltsort des Passagiers zum Zeitpunkt des Unfalls. Die Nationalität des Passagiers ist irrelevant.

Eine „geschäftliche Vereinbarung“ ist ein Vertrag zwischen zwei Luftfrachtführern, welcher auf die Erbringung gemeinsamer Beförderungsdienstleistungen von Reisenden im Luftverkehr zielt. Davon ausgenommen sind Agenturverträge.

Die Verwendung des Begriffes „geschäftliche Vereinbarung“ hat zur Folge, dass jede Fluggesellschaft, die mit einer US-Fluggesellschaft eine Code-Share-Vereinbarung trifft, Gefahr läuft, in den USA gerichtlich zur Verantwortung gezogen zu werden. Damit ist sie in Fällen von Tod oder Körperverletzung eines Passagiers mit ständigem Wohnsitz in den USA den amerikanischen Schadenersatzberechnungen ausgesetzt. Dieses Risiko wird jedoch wie oben erwähnt dadurch gemildert, dass das Montrealer Übereinkommen die Möglichkeit von Entschädigungen mit Strafcharakter („punitive damages“) ausdrücklich ausschliesst.

## 5 Europarechtliche Aspekte

Am 28. Juni 2004 ist das Montrealer Übereinkommen für alle EU-Mitgliedstaaten sowie für die Europäische Gemeinschaft selbst in Kraft getreten.

Das Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens führte zur Inkraftsetzung der **EG-Verordnung 889/2002 in Ergänzung zur EG-Verordnung 2027/97**, welche die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen regelt. Im Prinzip unterwirft diese Verordnung alle Luftbeförderungen durch EU-Luftfahrtunternehmen dem Montrealer Übereinkommen, unabhängig davon, ob eine solche Luftbeförderung international oder national ist. Die Verordnung auferlegt dem Luftfahrtunternehmen zudem detaillierte Hinweis- und Informationspflichten, wenn eine Luftbeförderung im EU-Raum betroffen ist. Ebenso verlangt die Verordnung von den Luftfahrtunternehmen einen angemessenen Versicherungsschutz.

Zum jetzigen Zeitpunkt hat die Schweiz zwar die EG-Verordnung 2027/97 mit dem bilateralen Luftverkehrsabkommen mit der EU von 1999 übernommen, nicht jedoch die EG-Verordnung 889/2002. Einige massgebende Bestimmungen dieser Verordnung sind aber in der Schweiz auf dem Wege der nationalen Gesetzgebung übernommen worden.

### Ratifikationsstand des Montrealer Übereinkommens:

Der jeweils aktuelle Ratifikationsstand des Montrealer Übereinkommens ist auf der ICAO (International Civil Aviation Organisation) – Website publiziert:

[www.icao.int/cgi/goto\\_m\\_leb.pl?/icao/en/leb/treaty.htm](http://www.icao.int/cgi/goto_m_leb.pl?/icao/en/leb/treaty.htm)

### Übereinkommen betreffend die Haftung des Luftfrachtführers, die in der Schweiz in Kraft sind:

- | 1929 Warschauer Übereinkommen (in Kraft seit 07/08/1934)
- | 1955 Haager Protokoll (01/08/1963)
- | 1961 Zusatzabkommen von Guadalajara (01/05/1964)
- | 1975 Montrealer Protokoll Nr. 1 und 2 (15/02/1996)
- | 1975 Montrealer Protokoll Nr. 4 (14/06/1998)
- | 1999 Montrealer Übereinkommen (05/09/2005).

### Kontakte

Der Inhalt dieses Newsletters stellt keine Rechts- oder Steuerberatung dar und darf nicht als solche verwendet werden. Sollten Sie eine auf Ihre persönlichen Umstände bezogene Beratung wünschen, wenden Sie sich bitte an Ihre Kontaktperson bei Schellenberg Wittmer oder an eine der folgenden Personen:

#### | In Zürich:

GIOVANNA MONTANARO  
[giovanna.montanaro@swlegal.ch](mailto:giovanna.montanaro@swlegal.ch)

ANDREAS FANKHAUSER  
[andreas.fankhauser@swlegal.ch](mailto:andreas.fankhauser@swlegal.ch)

#### | In Genf:

BERNARD VISCHER  
[bernard.vischer@swlegal.ch](mailto:bernard.vischer@swlegal.ch)

JEAN-YVES DE BOTH  
[jean-yves.deboth@swlegal.ch](mailto:jean-yves.deboth@swlegal.ch)

Löwenstrasse 19  
Postfach 6333  
CH-8023 Zürich  
Tel. +41 (0) 44 215 5252  
Fax +41 (0) 44 215 5200

15bis, rue des Alpes  
Postfach 2088  
CH-1211 Genf 1  
Tel. +41 (0) 22 707 8000  
Fax +41 (0) 22 707 8001

[www.swlegal.ch](http://www.swlegal.ch)