

Haftung gegenüber Passagieren für Zwischenfälle im Flughafen

Universität Bern, Neue Entwicklungen im
Luftrecht, 21. Seminar

Dr. Laurent Chassot, Rechtsanwalt, LL.M. (McGill)

26. Januar 2018

EINFÜHRUNG: DIE SZENARIEN...



- Körperschäden
 - Ausrutschen/Stolpern und Fallen
 - Kollision mit einem Fahrzeug (im Terminal oder auf dem Tarmac)
 - Lebensmittelvergiftung
 - Einsturz des Terminalgebäudes
- Andere Persönlichkeitsverletzungen
 - Eingriffe in Privatsphäre durch Sicherheit
 - Diskriminierungen

- Sachschäden
 - gestohlenes Gepäck
 - Gepäck beschädigt durch Sicherheitskontrolle oder beschlagnahmt
- Reine Vermögensschäden
 - Verpasste Flüge wegen langer Warteschlangen bei Sicherheitskontrollen oder aus ähnlichen Gründen

PLAN



- I. Die verschiedenen Akteure (Haftungsbeteiligte) und ihre respektiven Haftungsregimen
- II. Regressordnung und Schadloshaltung
- III. Einige Szenarien

"Le secret d'ennuyer est celui de tout dire" (VOLTAIRE)

I. DIE VERSCHIEDENEN AKTEURE UND IHRE HAFTUNG



- A. Lufttransportführer
- B. Flughafenbetreiber
- C. Sicherheit und Zoll
- D. Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten
- E. Restaurants & Laden

A. Lufttransportführer

1. Haftung für Körperschäden

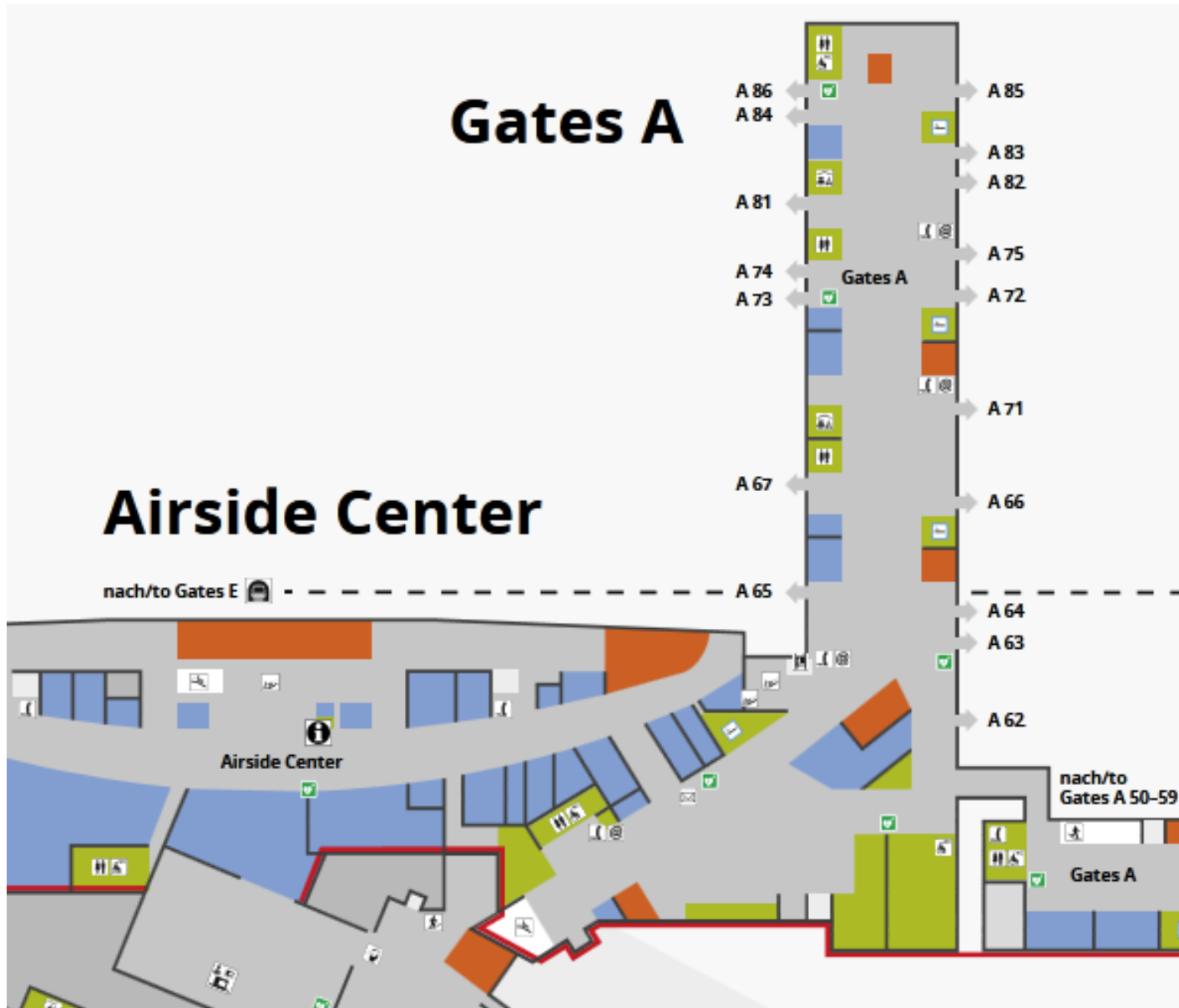
Montrealer Übereinkommen 1999 – Art. 17 Abs. 1 MÜ

Der Luftfrachtführer hat den **Schaden** zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet oder körperlich verletzt wird, jedoch nur, wenn sich der **Unfall**, durch den der **Tod oder die Körperverletzung verursacht** wurde, **an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen** ereignet hat.

- ✓ Schaden
- ✓ Tod oder Körperverletzung
- ✓ Unfall
- ✓ an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen
- ✓ Verursachung (Kausalität)

Haftungszeitraum: an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen

- US: *tripartite test* (Day v Trans World Airlines Inc, 2nd Cir, 528 F 2d 152):
 - *passenger's activity*
 - *passenger' control*
 - *and passenger's location*
- Verwirklichung eines Luftfahrtrisikos



Entlastung bei Nichtverschulden: Art. 21 MÜ

Der Luftfrachtführer haftet nicht für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, soweit sie 113 100 Sonderziehungsrechte je Reisenden übersteigen, wenn er nachweist, dass

- a) dieser Schaden nicht auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder
- b) dieser Schaden ausschliesslich auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist.

Schaden



Haftung für
Vermutetes Verschulden

Kausalhaftung

Entlastung bei Selbstverschulden: Art 20 MÜ

Weist der Luftfrachtführer nach, dass die Person, die den Schadenersatzanspruch erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat.
[...]

2. Gepäckhaftung

Montrealer Übereinkommen – Art. 17 Abs. 2 MÜ

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch **Zerstörung, Verlust oder Beschädigung** von aufgegebenem Reisegepäck entsteht, jedoch nur, wenn das **Ereignis**, durch das die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung verursacht wurde, **an Bord des Luftfahrzeugs oder während eines Zeitraums eingetreten ist, in dem sich das aufgegebene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand**. Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist.
[Handgepäckhaftung...“]

Haftungszeitraum für aufgegebenes Gepäck

... Zeitraum ... in dem sich das aufgegebenene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand ...

-> von Gepäckaufgabe bis zur Ausgabe auf dem Gepäckkarussell

Haftungslimite: Art. 22 MÜ

- 1'131 SZR
- Ausnahmen:
 - höhere Wertdeklaration
 - *wilful misconduct*

3. Verspätungshaftung

Montrealer Übereinkommen – Art. 19 MÜ

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch **Verspätung** bei der Luftbeförderung von **Reisenden, Reisegepäck oder Gütern** entsteht. Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Massnahmen zu ergreifen.

Haftungslimite: Art. 22 MÜ

- 4'694 SZR (für Passagiere)
- Ausnahme: *wilful misconduct*

EG Verordnung Nr. 261/2004

- Art. 6: Abflugsverspätung -> Betreuungsleistungen und Erstattung
- EuGH, Sturgeon / Condor, C-402/07: Ankunftsverspätung von mehr als 3 Std. -> Ausgleichsanspruch, ausgenommen bei ausserordentlichen Umständen

B. Flugplatzbetreiber

- Flughäfen
 - Übernahme einer öffentlichen Aufgabe des Bundes (Art. 87 BV): Betriebskonzession des UVEK (Art. 36a LFG)
 - Art. 19 Verantwortlichkeitsgesetz (VG): Staatshaftung findet auch Anwendung auf "mit Aufgaben des Bundes betraute besondere Organisationen"
 - **Staatshaftung** -> Art. 3 VG

BVGer, 16.10.2014, A-7102/2013 (Engadin Airport AG); BVGer, 04.06.2012, A-7918/2010 (Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG); BVGer 14.12.2009, A-358/2009 (Zürich Flughafen AG)

- Flugfelder
 - Private Tätigkeit mit einer Betriebsbewilligung des BAZL (Art. 36*b* LFG)
 - **Zivilrechtliche Haftung** -> OR

Staatshaftung – Art. 3 VG

1 Für den **Schaden**, den ein Beamter **in Ausübung seiner amtlichen Tätigkeit** Dritten **widerrechtlich** zufügt, haftet der Bund ohne Rücksicht auf das Verschulden des Beamten.

2 Bei Tatbeständen, welche unter die Haftpflichtbestimmungen anderer Erlasse fallen, richtet sich die Haftung des Bundes nach jenen besonderen Bestimmungen.

[z.B. Art. 58 SVG oder 58 OR; Zivilgerichte sind zuständig, vgl. BVGer, 04.04.2011, A-5837/2010]

Litteraturempfehlung:

ROLAND MÜLLER/YVES MAUCHLE, Rechtsprobleme bei
Motorfahrzeugen auf Flugplätzen, in AJP 2010 S. 477



Staatshaftung – Voraussetzungen; Art. 3 Abs. 1 VG:

- ✓ Verhalten (Tun oder Unterlassen) eines Bundesbeamten in Ausübung seiner amtlichen Tätigkeit;
- ✓ adäquate Kausalität zwischen dem Verhalten des Beamten und dem Schaden;
- ✓ Widerrechtlichkeit dieses Verhaltens;
- ✓ (quantifizierter) Schaden.

BVGer, 13.11.2009, A-1269/2008

Staatshaftung – Organisationen – Art. 19 VG

1 Fügt ein **Organ oder ein Angestellter** einer **mit öffentlichrechtlichen Aufgaben des Bundes betrauten und ausserhalb der ordentlichen Bundesverwaltung stehenden Organisation** in Ausübung der mit diesen Aufgaben verbundenen Tätigkeit Dritten oder dem Bund widerrechtlich Schaden zu, so sind folgende Bestimmungen anwendbar:

- a. Für den einem Dritten zugefügten Schaden haftet dem Geschädigten die Organisation nach den **Artikeln 3-6**. [...]

Nur Haftung für Organen oder Angestellte, aber nicht für andere "Hilfspersonen", vgl. BVGer, 14.12.2009, A-358/2009 (Zürich Flughafen AG)

C. Sicherheit & Zoll

- Sicherheit (*security*)

Verordnung des UVEK über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr (VSL) – Art. 4 Abs. 1:

Die Massnahmen zur Wahrung der Flughafensicherheit nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 sowie nach dem Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 sind Sache des **Flughafenhalters**.

Flughafengesetz ZH, § 5:

- 1 Der **Kantonspolizei** Zürich obliegt die Gewährleistung der Sicherheitsmassnahmen gemäss Sicherheitsprogramm für den Flughafen Zürich.
- 2 Eine Leistungsvereinbarung regelt die besonderen Aufgaben und deren Abgeltung.

Loi sur la police GE, Art. 12 – Police internationale:

1 La police internationale assure la sécurité des personnes, des biens et des lieux en lien avec les activités diplomatiques, consulaires et plus généralement internationales de Genève, ainsi que celle du site aéroportuaire.

[...]

- Zoll und Grenzenkontrollen: Bundessache (Zollgesetz)

-> öffentlich-rechtliche Aufgaben -> Staatshaftung (VG oder kantonales Recht)

Litteraturempfehlung:

JAN GRUNDER, Fluggast- und Handgepäckkontrollen an Flughäfen Konzept, Rechtsgrundlagen und Verfassungsmässigkeit der Kontrollen zur Verhinderung von unrechtmässigen Eingriffen in den zivilen Luftverkehr, Zürcher Studien zum öffentlichen Recht Band/Nr. 248, 2017



D. Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten



Gemäss BGer, 15.04.2009, 2C_715/2008, Erw. 4.4.1, Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten üben eine öffentliche Tätigkeit aus, die vom Flughafen delegiert werden (vgl. dazu Art. 36a Abs. 3 LFG).

Staats- oder Zivilrechtliche Haftung?

Aber: Der Handling Agent kann **sich in den meisten Fällen auf das MÜ berufen.**

Art 30(1) MC:

Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Übereinkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Luftfrachtführer gelten, sofern er nachweist, dass er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

So kürzlich die Corte Suprema di Cassazione, 20.09.2017, Nr. 21850

E. Restaurants & Laden

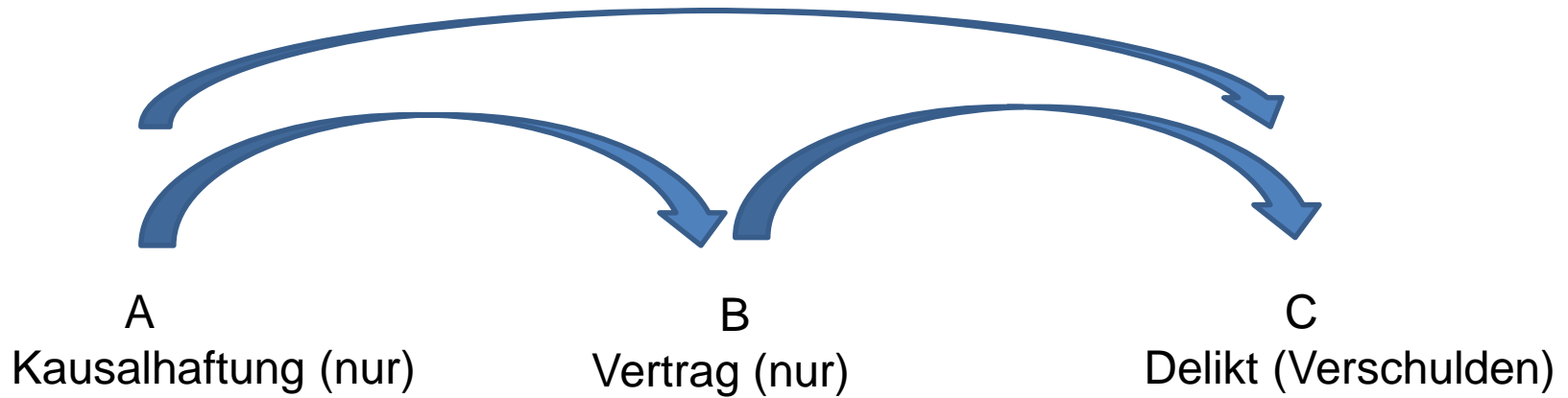
Keine öffentlich-rechtliche Tätigkeit (vgl. BGer, 15.04.2009, 2C_715/2008, Nr. 4.4.1).

-> **Zivilrechtliche Haftung**, Art. 41, 58 oder 97 OR

III. RÜCKGRIFF UND SCHADLOS- HALTUNG

Art. 51 OR – Rückgriffsordnung zwischen Schädigern aus verschiedenen Rechtsgründen

- Im Aussenverhältnis: Solidarität
- Im Innenverhältnis: Rückgriffskaskade



IATA Standard Ground Handling Agreement zwischen Lufttransportführer und Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten

-> carrier shall not make any claim against the handling agent
and shall indemnify it, unless handling agent committed wilful
misconduct

- 8.1 Except as stated in Sub-Articles 8.5 and 8.6, the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it (subject as hereinafter provided) against any legal liability for claims or suits, including costs and expenses incidental thereto, in respect of:
- (a) delay, injury or death of persons carried or to be carried by the Carrier;
 - (b) injury or death of any employee of the Carrier;
 - (c) damage to or delay or loss of baggage, cargo or mail carried or to be carried by the Carrier, and
 - (d) damage to or loss of property owned or operated by, or on behalf of, the Carrier and any consequential loss or damage;

arising from an act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result.

III. EINIGE SZENARIEN

- A. Autobusunfall auf dem Tarmac
- B. Verpasster Flug wegen Sicherheitskontrollen
- C. Aufgegebenes Gepäck durch Sicherheitskontrolle beschädigt

A. Autobusunfall auf dem Tarmac

Accident sur le tarmac de l'aéroport

Genève Une collision entre un bus passagers et un «tapis» servant à mettre les bagages en soute a eu lieu samedi après-midi à Cointrin.



Photo d'illustration
Image: Lucien Fortunati

**Tribune
deGenève**

**Trump
n'a pas arrêté
de tweeter**

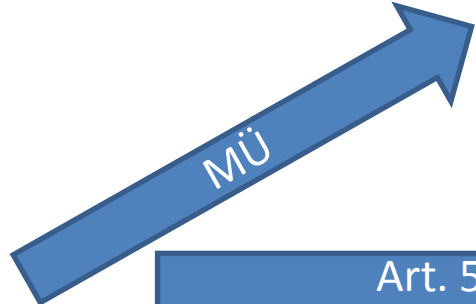
- Passagiere werden verletzt, weil der Bus, der sie zum Flugzeug bringt, mit einem Gepäckbandwagen kollidiert.
- Bus und Gepäckbandwagen gehören dem selben Handling Agent

Lufttransportführer

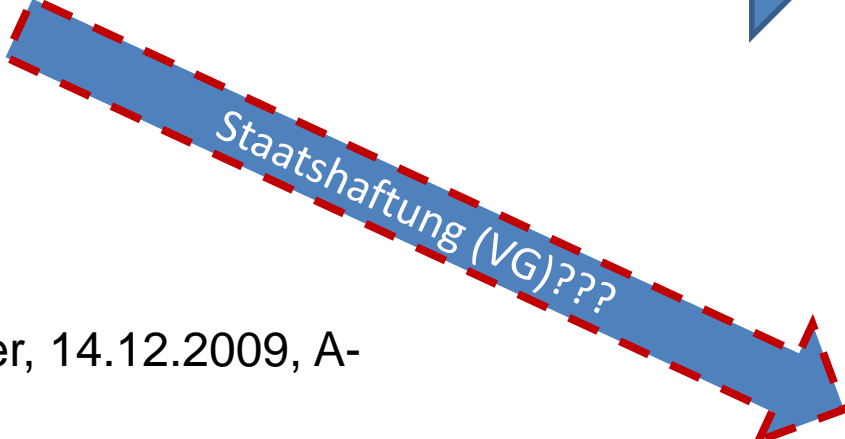


gbf

Passagiere

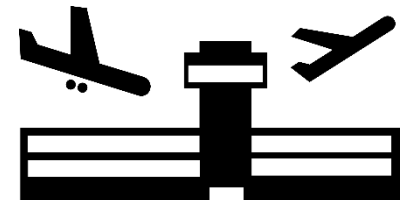


Handling Agent



Nein, vgl. BVGer, 14.12.2009, A-358/2009

Flughafenbetreiber



B. VERPASSTER FLUG WEGEN WARTESCHLANGEN



Der Stand der Deutschen Rechtsprechung wurde von Herrn Steinmetz präsentiert. Wie würden solche Fälle in der Schweiz beurteilt werden?

- Die Staatshaftung (Flughafenbetreiber, Polizei oder Zoll) setzt ein widerrechtliches Handeln voraus. Bei rein Vermögensschäden muss eine sog. *Schutznorm* verletzt worden sein.
- "Eine besondere Norm, die den Schutz vor Schäden von der Art des eingetretenen zum Zweck hat" (BGE 126 III 521, Erw. 2.a). M.W. ist keine Norm zu finden, die die schnelle Abwicklung der Sicherheitskontrolle im Interessen der Passagiere vorschreibt.

- EG Verordnung Nr. 261/2004 findet keine Anwendung, weil kein "Tatbestand" erfüllt ist. Insb. Ist es kein Fall von Nichtbeförderung.
- Nichtbeförderung wird definiert, als die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Artikel 3 Absatz 2 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben.

C. AUFGEGEBENES GEPÄCK WIRD VON DER SICHERHEIT BESCHÄDIGT



- Angenommen, dass das Gepäck in der Obhut der Lufttransportführers ist, würde er aufgrund von Art. 17 Abs. 2 MÜ haften.

Wenn der Schaden durch die Sicherheit verursacht wird, ist das Gepäck immer noch in der Obhut des Lufttransportführers?

- Sicherheitskontrollen für Gepäck ist eine Aufgabe des Flughafenhalters und wird i.d.R. nicht an die Polizei delegiert.

-> Flughafenhalter haftet gemäss VG solidarisch mit dem Lufttransportführer (Ausnahme: Schädigung war rechtfertigt)

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Dr. Laurent Chassot, Rechtsanwalt, LL.M. air &
space law (McGill)

gbf
Attorneys-at-law

P.O. Box 1661
Hegibachstrasse 47
8032 Zurich
Switzerland

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60

P.O. Box 1911
Route de Pré-Bois 20
1215 Geneva Airport
Switzerland

T +41 22 533 48 50
F +41 22 533 48 54

contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch