

Haftungsrechtliche Entwicklungen im Luftrecht

Universität Bern, Neue Entwicklungen im
Luftrecht, 23. Seminar

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

25. Januar 2020

Entwicklung der Schandensfälle in den 5 letzten Jahren



Über 50'000 Schadensfälle

Total: € 14.8 Mrd.

Quelle: Allianz, AVIATION RISK 2020, SAFETY AND THE STATE OF THE NATION

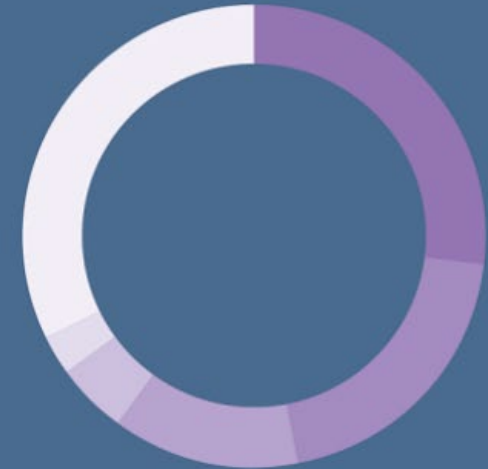


TOP CAUSES OF LOSS:
AVIATION CLAIMS



By value of claims

- Collision/crash 59%
- Faulty workmanship/maintenance 10%
- Machinery breakdown (including engine failure) 6%
- Travel issues (including luggage, delay) 4%
- Slips and falls 3%
- Other 18%



By number of claims

- Collision/crash 27%
- Travel issues (including luggage, delay) 20%
- Faulty workmanship/maintenance 13%
- Slips and falls 5%
- Defective products 3%
- Other 32%

- Safety improvement belies volume and magnitude of claims
- More sophisticated technology is driving higher values and cost of repairs
- Grounding cases more costly
- Growing potential for larger liability awards
- Foreign object damage claims and bird strikes soar
- Mis-fueling claims on the rise

Liability claims per passenger have soared as US plaintiff attorneys aggressively seek higher awards from a wider range of incidents.

Liability awards have risen dramatically. The rule of thumb for general aviation operators was \$1mn to \$3mn per passenger seat 10 years ago. Today, in certain circumstances, the numbers can be much higher than that. "With fewer major airline losses, plaintiff attorneys are fighting over a much smaller pool and are putting more resources into fewer claims,

Gemäss Gallagher war in den letzten 5 Jahren das Verhältnis
Versicherungsleistungen / -prämien 119%.

Übersicht

- 20 Jahre Montrealer Übereinkommen
 - Stand der Ratifikationen
 - Anpassung der Haftungslimiten
 - Rechtsprechung
 - Beförderungsvertrag und Parteien (Art. 1 und 39 MÜ)
 - Ausschliesslichkeit (Art. 29 MÜ)
 - Personenschäden (Art. 17 MÜ)
 - Schadenersatz, Haftungslimiten (Art. 22 MÜ)
 - Schadensanzeige (Art. 31 MÜ)
 - Zuständigkeit (Art. 33 MÜ)
 - Klagefrist (Art. 35 MÜ)
- Produkthaftpflicht (Überblick)
 - CH
 - EU
 - USA

20 Jahre Montrealer Übereinkommen



Stand der Ratifikationen

- MÜ: 136 Vertragsparteien
- WA: 152 Vertragsparteien
- WA/HP: 137 Vertragsparteien

Iran, Venezuela und Algerien sind dem MÜ noch nicht beigetreten.

Russland und Thailand sind erst 2017 beigetreten.

Anpassung der Haftungslimiten

<i>Montreal Convention of 1999</i>	<i>Revised limit (SDRs) as of 28 December 2019</i>
Article 21	128 821
Article 22, paragraph 1	5 346
Article 22, paragraph 2	1 288
Article 22, paragraph 3	22

Beförderungsvertrag und Parteien (Art. 1 MÜ)

- Bundesgericht, 28.09.2018, 4A_385_2017: Wer ist Lufttransportführer, Pilot oder Flugverein? Vertragsauslegung.
- EuGH C-6/14 *Wucher*: Lawinensprengflug. Das MÜ ist anwendbar auf die Beförderung eines Mitarbeiters des Skipistenbetreibers.
- EuGH C-429/14 *Air Baltic*: Der Arbeitgeber, dessen Mitarbeiter verspätet angekommen sind, kann den Lufttransportführer auf Schadenersatz verklagen, aber nur im Rahmen des MÜ.

Ausschliesslichkeit (Art. 29 MÜ)

«Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern 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 [...]»

- *Stott v Thomas Cook Tour Operators Ltd*, [2014] UKSC 15
- *Thibodeau v Air Canada*, 2014 SCC 67



weitgehende Ausschliesslichkeit bestätigt

Personenschäden (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.»

Unfallbegriff

«... unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger, and not to the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft.»

Air France v Saks, 470 S Ct 392 (1985); *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, [2005] UKHL 72; Cass. 1ère civ., 08.10.2014, n° 13-24346; OLG Frankfurt am Main, 06.11.2002, ASDA-Bulletin 2002 46

- [2019] EWHC 2103 (Admin), *Labbadia v Alitalia*: Ausrutschen und Hinfallen sind kein Unfall; es braucht ein «äusseres Ereignis».
- BGH 21.11.2017, X ZR 30/15: Der Unfall setzt die Verwirklichung eines typischen Risikos voraus.
- EuGH C-532/18, *Niki Luftfahrt*: Die Verwirklichung eines typischen Risikos ist keine Voraussetzung. Eigene Definition des Unfalls:
«Die gewöhnliche Bedeutung, die dem Begriff Unfall zukommt, ist die eines unvorhergesehenen, unbeabsichtigten, schädigenden Ereignisses». **Äusseres Ereignis wird nicht erwähnt.**

Begriff der Körperverletzung

- In **Common-Law** Rechtskreisen schliesst «*bodily injury*» reine psychische Schäden aus.

Eastern Airlines v Floyd, 111 S Ct 1489 (1991); *King v Bristow Helicopters Ltd*;
Morris v KLM Royal Dutch Airlines, [2002] UKHL 7

- Psychische Schäden sind aber ersetzbar, wenn sie die Folge einer Körperverletzung sind...

Ehrlich v American Airlines, Inc, 360 F 3d 366 (2nd Cir, 2004)

- ... oder eine Körperverletzung begleiten.

Doe v Etihad Airways, PJSC, 870 F3d 406 (6th Cir, 2017)

- Die Frage wurde dem EuGH unterbreitet:
Vorabentscheidungsersuchen C-687/19, Cour d'appel de
Mons, i.S. *Ryanair Ltd*

Schadenersatz, Haftungslimiten (Art. 22 MÜ)

- EuGH C-354/18 *Rusu*: Das zuständige Gericht darf – aber muss nicht – Ausgleichsleistungen i.S.v. Art. 7 VO 261/2004 auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch (z.B. aufgrund des MÜ) anzurechnen. Vgl. Art. 12 VO 261/2004.
- Vorabentscheidungsersuchen C-86/19 i.S. *SL/Vueling Airlines S.A.*: Ist der Betrag von 1'131 SZR in Art. 22 Abs. 2 MÜ für Gepäckschäden eine Pauschalentschädigung oder eine Haftungslimitierung? Wenn das Letztere zutrifft: welche Anforderungen sind an den Beweis eines Schadens zu stellen?

Schadensanzeige (Art. 31 MÜ)

- EuGH C-258/16 Finnair: Eine im Informationssystem des Luftfrachtführers registrierte Beanstandung reicht, auch wenn sie von einem Vertreter des Lufttransportführers vorgenommen wird.

Zuständigkeit (Art. 33 MÜ)

- EuGH C-213/18 *easyJet*: Art. 33 MÜ regelt sowohl die internationale wie die innerstaatliche Zuständigkeit.
- Cass. civ., 04.03.2015, n° 13-17392, *Armavia*: Das MÜ findet keine Anwendung auf den Regress des Flugzeugherstellers gegen den Lufttransportführer.
- Cour supérieure du Québec, *Zoungrana c. Air Algérie*, 2016 QCCS 2311: Bei Sammelklagen muss das Gericht seine Zuständigkeit für jeden Kläger separat prüfen. Keine Klage darf vor einem Gericht erhoben werden, das gemäss Art. 33 MÜ unzuständig ist.

- Cass. crim., 10.09.2019, n° 18-83858: Die französischen Strafgerichte sind für Klagen, die auf dem MÜ basieren, nicht zuständig (Bestätigung der Rechtsprechung).

Klagefrist (Art. 35 MÜ)

1 Die Klage auf Schadenersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden; die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.

2 Die Berechnung der Frist richtet sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

- Ermöglicht der Vorbehalt von Art. 35 Abs. 2 MÜ die Unterbrechung oder der Stillstand der Frist gemäss dem nationalen Recht?
- Vgl. Vorabentscheidungsersuchen i.S. C-498/18, *ZW/Deutsche Lufthansa AG*

Produkthaftpflicht: Ein Überblick



Schweiz

- Anwendbares Recht: Art. 135 IPRG; nach Wahl des Geschädigten
 - Recht des Staates, wo der Schädiger seine Niederlassung hat;
 - oder Recht des Staates, wo das Produkt erworben worden ist.
- Produkthaftpflichtgesetz, PrHG

EU

- Richtlinie Nr. 85/374 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte



PrHG basiert auf RL Nr. 85/374

- Fehlerhaftes Produkt
- verursacht
- Tod, Körperverletzung oder Sachbeschädigung, wenn die Sache nach ihrer Art
 - zum **privaten Gebrauch oder Verbrauch** bestimmt ist und hauptsächlich so verwendet wird
 - und **nicht das Produkt selbst** ist.



Kausalhaftung

- Produkt = jede bewegliche Sache, auch wenn sie einen Teil einer anderen beweglichen Sache oder einer unbeweglichen Sache bildet
- Hersteller =
 - effektiver Endhersteller oder Hersteller eines Grundstoffs oder eines Teilprodukts
 - jede Person, die sich als Hersteller ausgibt
 - Importeur

- Fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die man zu erwarten berechtigt ist; es sind insbesondere zu berücksichtigen:
 - Präsentation
 - voraussichtlicher Gebrauch
 - Zeitpunkt des Inverkehrbringens
 - [Ein Produkt ist nicht allein deshalb fehlerhaft, weil später ein verbessertes Produkt in Verkehr gebracht wurde.]

- Entlastungsgründe, vgl. Art. 5; besonders wichtig ist:
 - Dass der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik im Zeitpunkt, in dem das Produkt in Verkehr gebracht wurde, nicht erkannt werden konnte

- Luftfahrzeug = Produkt
- Luftfahrzeugteile = Produkte
- Hersteller sind haftbar, wenn ihre Produkte fehlerhaft sind
- Haftung für Körperverletzungen und Tod von Passagieren und anderen Personen, sowie Beschädigung deren «privaten» Sachen
- **Keine Haftung gegenüber dem Eigentümer des Flugzeuges** (Kaufvertrag oder Delikt)

USA

Haftung des Herstellers

- aus Vertrag: *implied warranty theory*, die auch zugunsten Dritten gilt (z.B. Passagiere); keine *privity*
Henningsen v Bloomfield Motors Inc, 161 A 2d 69 (NJ, 1960)
- aus Delikt: Die Rechtsprechung von verschiedenen Staaten hat eine *strict liability in tort* eingeführt. Staaten haben Produkthaftungsgesetze erlassen, die auf einem Modell-Gesetz des *Department of Commerce* von 1979 basieren.

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