

Anwendungsbereich des Montreal Übereinkommens auf dem Flughafen

«Trade, Transport & Insurance Session»

Bern, 23. November 2016

Nando Stauffer von May

Rechtsanwalt, Notar des Kantons Bern

gbf

recht@muri

Abgrenzung Luft / Strasse



Internationales Recht – Luft

- Warsaw Convention, 1929
- **Montreal Convention, 1999**
- Via bilaterales Luftverkehrsabkommen CH-EG:
 - *EG-Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr*
 - *EG-Verordnung Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder grosser Verspätung von Flügen*



Internationales Recht – Strasse

- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (**CMR**), 1956
- *Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR, 1972) [ohne CH]*
- Acte uniforme relative aux contrats de transports de marchandises par route (AUCTM), 2003
[Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA)]



Multimodal Transport

- **Montreal Übereinkommen** gilt stets nur für Luftstrecke
- Keine Anwendung der **CMR** auf multimodale Transporte, auch nicht auf Teilstrecke
 - > Internationales Privatrecht -> IPRG:
 - Art. 116 IPRG (Rechtswahl)
 - Art. 117 IPRG (Engster Zusammenhang / Charakteristische Leistung -> i.d.R. Niederlassung des Transporteurs)
 - Art. 120 IPRG ? (gewöhnlicher Aufenthalt Konsument)
 - Art. 106 IPRG (Warenpapier)
 - Art. 100 IPRG (Retentionsrecht)

Landesrecht - Strasse

- OR-Frachtrecht
- *Personenbeförderungsgesetz (PBG), subsidiär OR-Auftragsrecht*



Landesrecht – Luft

- Luftfahrtgesetz (LFG)
- Lufttransportverordnung (LTrV)
- Subsidiär OR



Landesrecht – Multimodal Transport

- Je nach Teilstrecke (sog. Netzwerksystem) oder
- OR-Frachtvertragsrecht als Einheitssystem

Art. 1 LTrV

«Diese Verordnung gilt, soweit nicht das Übereinkommen von Montreal anwendbar ist, für jede Inlandbeförderung und internationale Beförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge ausgeführt wird.»

GüTG deckt (in dessen Anwendungsbereich) Eisenbahn, Seilbahn und Schifffahrt.

-> Eher Netzwerksystem

Multimodal Transport - Luftstrecke

- International gilt MÜ zwingend
- National gilt LTrV zwingend

Die Luftstrecke unterliegt damit stets besonderen (Haftungs-)Bedingungen.

Haftung Güterschaden

MÜ (Luft)

- Maximale Haftung 19 SDR pro kg (ca. CHF 26)
- Wert-/Interessendeklaration möglich
- Selbst bei Vorsatz keine Haftungsdurchbrechung
- Ansprüche verwirken
- Ähnlich LTrV

CMR (Strasse)

- Maximale Haftung 8.33 SDR pro kg (ca. CHF 11.40)
- Wert- od. Interessendeklaration möglich
- Haftungsdurchbrechung bei Vorsatz und Grobfahrlässigkeit
- Ansprüche verjähren
- OR: Warenwert
- FFHB: CHF 15/kg, max. CHF 40'000)
- AB SPEDLOGSWISS: 8.33 SDR, max. 20'000 SDR (ca. CHF 27'340)

Haftung Personenschäden

- Haftungsbeschränkung in Praxis oft irrelevant
- Kausalhaftung Montreal Übereinkommen strikter als bspw. Werkeigentümerhaftung
- Verjährung / Verwirkung zentrales Thema

Haftung Güterschaden

Art. 18 Abs. 1 MÜ

«Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht, jedoch nur, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.»

Art. 18 Abs. 3 MÜ

«Die Luftbeförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst den Zeitraum, während dessen die Güter sich in der **Obhut des Luftfrachtführers** befinden.»

Haftung Güterschaden

Art. 18 Abs. 4 MÜ

«**Der Zeitraum der Luftbeförderung umfasst nicht die Beförderung zu Land**, zur See oder auf Binnengewässern **ausserhalb eines Flughafens**. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrags zum Zweck der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist. Ersetzt ein Luftfrachtführer ohne Zustimmung des Absenders die von den Parteien vereinbarte Luftbeförderung ganz oder teilweise durch eine andere Art der Beförderung, so gilt diese als innerhalb des Zeitraums der Luftbeförderung ausgeführt.»

Haftung Güterschaden

Art. 9 Abs. 4 LTrV

«Die Luftbeförderung im Sinne von Absatz 1 umfasst den Zeitraum, während dessen die Güter sich in der **Obhut** des Luftfrachtführers befinden. Artikel 18 Absatz 4 des Übereinkommens von Montreal ist sinngemäss anwendbar.»

Haftung Güterschaden

Obhut des Luftfrachtführers

+

Keine Beförderung zu Land ausserhalb des Flughafens

= Haftung nach MÜ

-> Eine Beförderung zu Land innerhalb des Flughafens unterliegt dem Montreal Übereinkommen, sofern das Gut sich in der Obhut des Luftfrachtführers befindet.

Haftung Güterschaden / Flughafen

Anhang 14 ICAO-Abkommen:

Gebiet auf dem Lande samt Gelände, Anlagen und Ausrüstung, das ganz oder teilweise für Bewegungen von Luftfahrzeugen bestimmt ist.



Haftung Güterschaden

Obhut des Luftfrachtführers:

Einwirkungs- und Verantwortungsbereich des Luftfrachtführers, wodurch dieser jederzeit die Möglichkeit hat, die tatsächliche Gewalt über das Frachtgut auszuüben und vor Schaden zu schützen.

Kernbereich der Luftbeförderung ist i.d.R. dem Luftfrachtführer zurechenbar.

Annahme und Ablieferung (nicht Ausladen) sind zentral (d.h. inkl. Lagerung bei einem Dritten bis zur Auslieferung)

Obhut besteht weiter, wenn an nicht berechtigten Empfänger ausgehändigt wird.

Verzollung – je nach Einflussmöglichkeit des Luftfrachtführers ist dessen Obhut unterbrochen.

Haftung Güterschaden

Beispiel:

Ablad LKW auf dem Flughafen

LKW = Strasse = CMR oder
OR (AB SPEDLOGSWISS / FFHB)

Aber:

-Ablad erfolgt innerhalb des Flughafens
-und Obhut?

-> Es ist entscheidend, wer die Obhut beim Ablad hat.



Haftung Güterschaden

Bei Anlieferung mit einem LKW geht Obhut auf den Luftfrachtführer über, wenn dieser vom Anlieferer in die Lage versetzt wird, die Güter vom LKW zu übernehmen und er seine Bereitschaft dazu dadurch zum Ausdruck bringt, dass er mit dem Abladen beginnt.

Haftung Güterschaden



Luftfrachtführer hat mangels eigenen Handelns noch keine Obhut an Turnierpferden erlangt, wenn der Tierpfleger diese selbst ohne Hilfe des Luftfrachtführers vom LKW in den vom Luftfrachtführer bereitgestellten Transportcontainer führt.

Haftung Güterschaden

CMR

Der Frachtführer haftet nicht für das Verladen, Verstauen und Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln.

FFHB

Der Auf- und Ablad erfolgt durch den Absender/Empfänger. Gibt der Absender, resp. der Empfänger dem Fahrer nach dem er sich bei ihm anmeldete, den Auftrag die Ware abzuladen, so tut er dies als Hilfsperson im Auftrag des Versenders/Empfängers. Erfolgt der Auf- bzw. Ablad durch den Fahrer, ohne dass er sich beim Absender/Empfänger angemeldet hat, so haftet der Frachtführer.

Haftung Güterschaden

Wer lädt ab?

- Luftfrachtführer
- Groundhandling Agent (Leute des Luftfrachtführers?)
- LKW – Fahrer (in wessen Auftrag?)
- Empfänger (selbst wohl kaum auf dem Flughafen, evtl. via Hilfsperson LKW-Fahrer)

Lagergesellschaft und Abfertigungsagent, handeln i.d.R. in Erfüllung ihrer Vertragspflichten gegenüber Luftfrachtführer. Auch der Flughafenbodenverkehrsdienst zählt zu den Leuten des Luftfrachtführers.

Obhut des Spediteurs unterbricht Obhut des Luftfrachtführers.

Haftung Güterschaden

Überfall im Frachtlager des Luftfrachtführers

Erst nach dem Ausladen und Verwiegen der Banknoten durch Hilfsperson des Versenders kamen diese in die Obhut des Luftfrachtführers, als dessen Angestellter das verwogene Gewicht mit dem im Frachtbrief genannten Gewicht verglichen hatte.

Die Banknoten, welche die Hilfsperson, als der Überfall geschah, noch in der Hand hielt, um sie auf die Waage zu legen, verblieb demgegenüber in der Obhut des Versenders.

Kommentar MÜ Art. 18 N 42



Haftung Personenschaden

Während bei Gütertransport der Luftfrachtführer für jedes Ereignis haftet, wird die Haftung beim Personentransport auf Unfälle beschränkt.

Beim Gütertransport gibt der Absender seine Sachherrschaft und Kontrolle gänzlich auf und vertraut das Gut dem Luftfrachtführer an.

Beim Personentransport ist die Obhut wesentlich eingeschränkter, weshalb es sich nicht rechtfertigt, das allgemeine, von der Luftbeförderung unabhängige, Lebensrisiko auf den Luftfrachtführer abzuwälzen.

p.m. für Reisegepäck gelten besondere Bestimmungen.

Haftung Personenschaden

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.»

Unfall

+

An Bord oder beim Ein- oder Aussteigen

Haftung Personenschaden / Unfall

The court held that the occurrence of an „accident“ under Article 17 of the Warsaw Convention cannot be established simply by characterizing the turbulence as „light“, „moderate“ or „severe“. There must be factual determinations not only about the degree of turbulence encountered and the nature of the injuries, but also whether, under the circumstances, the turbulence experienced **was to be expected or was unusual.**

United States Court of Appeal, Second Circuit – 12.VII.2003 – Megan v. Lufthansa

Unif. L. Rev. 2003-3, p. 778

Haftung Personenschaden / Unfall

A disabled passenger fell in the cabin of the aircraft. The court of Appeal held that that did not amount to an accident because „what befell Mr. Chaudhari was not caused by any **unexpected or unusual event external to him**, but by his own personal, particular or peculiar reaction to the normal operation of the aircraft“.

Chaudhari v. British Airways (CA, 16 April 1997) 1997 WL 1105796

Unif. L. Rev. 2006, p. 187

Haftung Personenschaden / Unfall



Passenger injured when trampled by other passengers while collecting baggage on tarmac before proceeding to connecting flight was an accident because it was outside of the usual jostling that may occur.

Arellano v. American Airlines, No. 14-23502, 36 Avi. 16,324 (S.D. Fla. Nov. 25, 2014)

D. Elsasser, Clyde & Co, North America Update, 13th Beaumont International Aviation Conference, June 2016

Haftung Personenschaden / Unfall

Ein Luftfrachtführer haftet nicht, wenn ein Passagier auf einen anderen einschlägt oder ihn erschiesst.

Frankfurter Kommentar MÜ, Art. 17 N 20, m.w.H.



Haftung Personenschaden / Unfall

Entführungen und Überfälle sind keine typische mit der Luftbeförderung verbundene Gefahr – es käme niemand vernünftigerweise auf die Idee, bspw. bei einem Überfall auf einen Trolleybus eine Haftung des Betreibers anzunehmen. (Frankfurter Kommentar MÜ, Art. 17 N 20, m.w.H.)

Flugzeugentführungen und Terroristenübergriffe gelten in der Gerichtspraxis aber regelmässig als Unfall im Sinne des MÜ. (Frankfurter Kommentar MÜ, Art. 17 N 42)



Haftung Personenschaden / Unfall

Passenger removed for unruly behavior on flight. Alleged accident due to pilot punching him in the face and sustaining ankle injury while escorted off plane by federal air marshals.

No accident because the plaintiff engaged in disruptive behaviour that caused the events.

Glassman-Bianco v. Delta Airlines, 2016 WL 117611 (E.D.N.Y. Mar. 25, 2016)

D. Elsasser, Clyde & Co, North America Update, 13th Beaumont International Aviation Conference, June 2016



Haftung Personenschaden / Unfall

Flight Vietnam-Korea-Dallas

Passenger pre-arranged wheelchair for arrival. Wheelchair announcements made in English and Korean. Passenger did not use wheelchair because of language barrier and fell down the escalator on the way to baggage claim.

No accident because it is not unusual or unexpected for airline to assume that passenger did not want to use wheelchair when she proceeded by foot to baggage claim area. Airline had no duty to make personalized announcement.

Tinh Thi Nguyen v. Korean Air Lines,
2015 WL 7783806 (5th Cir. Dec. 2, 2015)
D. Elsasser, Clyde & Co, North America Update
13th Beaumont International Aviation Conference
June 2016



Haftung Personenschaden

An Bord oder beim Ein- oder Aussteigen

- Ein- und Aussteigen ist aufgrund der englischen und französischen Fassung des MÜ eher weit auszulegen, d.h. inkl. Vorfeld, Vorfeldbus und Fluggastbrücke
- I.d.R. keine Haftung für Unfälle im Flughafengebäude
- Transit-Lounge?
- Baggage Claim Area?
- Keine Haftung im Zollbereich
- Verlassen des Flughafengebäudes durch das Gate als Startpunkt?
- Abstellen auf luftfahrttypische Gefahren?
- Obhutshaftung? – Keine Obhut, solange sich der Passagier frei bewegen kann
- Ort des Unfalls, Aktivität des Passagiers, Ausmass der Kontrolle durch den Luftfrachtführer

Haftung Personenschaden



Haftung Personenschaden



Keine Haftung des Luftfrachtführers für herabfallende Deckung in der *allgemein zugänglichen* Wartehalle.

Frankfurter Kommentar zum MÜ, Art. 17 N 81

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Nando Stauffer von May

Rechtsanwalt, Notar des Kantons Bern

www.gbf-legal.ch

Zürich | Genf

gbf

www.rechtmuri.ch

Muri bei Bern

recht @muri