

6325

Botschaft

des

**Bunderates an die Bundesversammlung zum
Lufttransportreglement vom 3. Oktober 1952**

(Vom 3. Oktober 1952)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Genehmigung des Lufttransportreglementes zu unterbreiten.

I. Die rechtlichen Grundlagen

Das am 15. Juni 1950 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Luftfahrt (AS 1950, 471) regelt in den Artikeln 64-74 einlässlich das Rechtsverhältnis des Luftfahrzeughalters gegenüber Drittpersonen auf der Erde. Es widmet dagegen einen einzigen Artikel den Rechtsbeziehungen, die zwischen Luftfahrzeughalter auf der einen Seite, dem Fluggast, dem Verfrachter und dem Empfänger einer Luftfrachtsendung auf der andern Seite bestehen. Durch diesen Artikel wird dem Bundesrat der Auftrag überbunden, die «Vorschriften über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und Tieren mit Einschluss der Vorschriften über die Haftpflicht des Frachtführers» in einem Lufttransportreglement zu ordnen (Art. 75 LFG). Dabei hat sich der Bundesrat nach der Vorschrift des Gesetzes an die Grundsätze des Warschauer Abkommens vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (AS 50, 438) zu halten, das von den eidgenössischen Räten am 22. März 1934 genehmigt worden und für die Schweiz am 7. August 1934 in Kraft getreten ist.

Der Geltungsbereich des Warschauer Abkommens ist indessen nicht umfassend. Vor allem sei auf zwei sehr wichtige Einschränkungen hingewiesen:

Einmal regelt das Abkommen nur die zwischenstaatliche Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern gegen Entgelt sowie die unentgeltlichen internationalen Beförderungen, die von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden (Art. 1, Abs. 1). Damit ist zugleich festgestellt, dass jede unentgeltliche Beförderung, die nicht von einem gewerbsmässig die Luftfahrt betreibenden

Unternehmen ausgeführt wird, nicht unter die Bestimmungen des Abkommens fällt. Ebensovienig gelten die Regeln des Abkommens für den gesamten Luftverkehr im Inland.

Die zweite Einschränkung liegt darin, dass die Regeln des Abkommens nur auf die zwischenstaatliche Beförderung anwendbar sind, wenn nach Vereinbarung der Parteien Abgangs- und Bestimmungsort in den Gebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder wenn diese beiden Orte zwar im gleichen Vertragsstaate liegen, aber eine Zwischenlandung im Ausland vorgesehen ist (Art. 1, Abs. 2). Für alle andern zwischenstaatlichen Beförderungen gelten die Regeln des Warschauer Abkommens nicht.

Die Schweiz kennt bis heute noch kein Sonderrecht für Beförderungen, die nicht dem Warschauer Abkommen unterliegen. Für solche Vertragsverhältnisse gelangen daher die vom Warschauer Abkommen in wesentlichen Punkten abweichenden Regeln des Obligationenrechtes zur Anwendung, d. h. die Bestimmungen über den Auftrag und den Dienstvertrag, soweit es sich um die Beförderung von Personen, und die Bestimmungen über den Frachtvertrag, soweit es sich um die Beförderung von Gütern handelt. Ein Rechtsverhältnis aus einem Vertrage auf entgeltliche Beförderung auf dem Luftwege beurteilt sich im schweizerischen Recht somit nach folgenden Grundlagcn:

1. Wenn es sich um eine Beförderung im Inland handelt, nach den Regeln des Obligationenrechtes.

2. Wenn es sich um eine zwischenstaatliche Beförderung nach oder von einem Vertragsstaat des Warschauer Abkommens handelt, nach den Regeln des Abkommens.

3. Wenn es sich um eine zwischenstaatliche Beförderung nach oder von einem Staat handelt, der dem Abkommen nicht beigetreten ist oder um eine Beförderung innerhalb eines dritten Staates, nach den Regeln des Obligationenrechtes, sofern überhaupt schweizerisches Recht Anwendung findet.

Die geschilderte Lage ist unbefriedigend und entspricht nicht der Billigkeit. Ohne zwingenden Grund soll Gleiches nicht ungleich behandelt werden. Ein Beispiel mag die heutige rechtliche Regelung noch näher erläutern: Ein flugplanmässiges Luftfahrzeug befördert u. a. als Fluggäste A, B und C von Zürich nach Genf, wobei A einen Flugschein Zürich–Genf besitzt, B einen Flugschein Zürich–Rio de Janeiro und C einen Flugschein Zürich–Montevideo. Auf der Strecke Zürich–Genf erleiden die drei Passagiere irgendwelchen Schaden. Der Luftfrachtführer haftet nun gegenüber den Geschädigten durchaus nicht nach denselben rechtlichen Voraussetzungen. Gegenüber A (Inlandbeförderung) haftet er nach Obligationenrecht, gegenüber B (Beförderung nach dem Vertragsstaat Brasilien) beurteilt sich die Haftung nach dem Warschauer Abkommen und gegenüber C (Beförderung nach dem Nichtvertragsstaat Uruguay) haftet der Luftfrachtführer wiederum nach Obligationenrecht. Stützt sich der Schadenersatzanspruch auf das Obligationenrecht, so hat der Geschädigte ein Verschulden des Luftfrachtführers nachzuweisen. Kann sich der

Geschädigte indessen auf die Haftungsregeln des Warschauer Abkommens stützen, so gilt die gesetzliche Vermutung eines Verschuldens des Luftfrachtführers. Der Luftfrachtführer kann indessen beweisen, dass ihn kein Verschulden treffe (Art. 20 und 21 des Abkommens). Je nach der Beweislage müssen die in ihrem Tatbestand identischen Fälle B und C (Schadeneintritt bei einer internationalen Beförderung Schweiz-Südamerika) vom schweizerischen Richter ganz verschieden beurteilt werden.

Der Gesetzgeber verfolgte mit Artikel 75 des Luftfahrtgesetzes das Ziel, diese Ungleichheiten in der rechtlichen Behandlung gleich liegender Rechtsverhältnisse zu beseitigen und durch das Lufttransportreglement für alle gewerbmässigen Beförderungen auf dem Luftwege dieselben Rechtsnormen aufzustellen. In der Botschaft zum Luftfahrtgesetz (BBl 1945, I, 365, Bemerkungen zu Art. 58 des Entwurfes) wird hierüber u. a. ausgeführt: «Das internationale Transportrecht, dem im schweizerischen Luftverkehr über zwei Drittel aller Beförderungsverträge unterstehen, ist in dem von der Schweiz ratifizierten Warschauer Abkommen geregelt. Im Hinblick auf die überragende Bedeutung des internationalen Rechtes auf diesem Gebiet wird sich das . . . vorgesehene Lufttransportreglement weitgehend damit begnügen, die internen Transporte im gleichen Sinne zu regeln.» Diesen Überlegungen ist auch der Gesetzgeber gefolgt. Der in der Botschaft entwickelte Gedanke wurde in Artikel 75 LFG verwirklicht.

Dem Warschauer Abkommen sind bis heute fast alle Staaten beigetreten, die an der internationalen Luftfahrt aktiv oder als Etappengebiete wichtiger internationaler Verbindungen beteiligt sind.

II. Die Anpassung des nationalen Rechtes

Wir haben auf die Unzukömmlichkeiten hingewiesen, welche eine verschiedenartige Regelung mit sich bringt, je nachdem es sich um den Inlandverkehr, um den internationalen Verkehr mit einem Vertragsstaat oder den internationalen Verkehr mit einem Nichtvertragsstaat handelt. Wo weltweite Verkehrsbeziehungen im Spiele stehen, ist eine klare, einheitliche Rechtsgrundlage für alle Beteiligten von grosser Bedeutung. Diese Rechtsgrundlage kann aber nur geschaffen werden durch Anpassung der nationalen Gesetzgebung an die seit Jahren für bestimmte internationale Beförderungen bestehenden und bewährten Regeln. Das Lufttransportreglement ist berufen, diese Lücke unseres privaten Luftrechtes zu schliessen.

Für die Aufstellung des Lufttransportreglementes standen zwei Wege offen. Entweder konnte ein umfassendes Reglement erlassen werden, das alle Einzelheiten des Warschauer Abkommens und alle abweichenden Punkte über die vereinfachte Abfertigung im Inlandverkehr enthielt, oder aber man beschränkte sich darauf, zum Zwecke der Rechtsvereinheitlichung nur die wichtigsten Grundsätze zu regeln. Die erste Lösung hätte den Vorteil, dass die

ganze Materie in einem einzigen Erlass zusammengefasst wäre. Das ergäbe zweifellos für den praktischen Gebrauch des Reglements gewisse Vorteile. Wir haben indessen der zweiten Lösung den Vorzug gegeben, da die Bestimmungen des Warschauer Abkommens ohnehin schon gültige, in der Gesetzessammlung veröffentlichte Rechtssätze darstellen und die heutige Aufgabe lediglich darin besteht, diese Rechtssätze auf die Beförderungsarten des entgeltlichen Luftverkehrs auszudehnen, für die das internationale Recht nicht gilt.

Die an der Regelung interessierten Kreise, insbesondere die Unternehmungen des gewerbsmässigen Luftverkehrs, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Spediteure, hatten bei der Beratung des Entwurfes zu einem Lufttransportreglement Gelegenheit zu umfassender Meinungsäusserung. Der vorliegende Entwurf fand dabei die Zustimmung aller beteiligten Kreise, wenn auch bestimmte Sonderwünsche, im Interesse des Ganzen, keine Berücksichtigung finden konnten.

Artikel 75 LFG verpflichtet den Bundesrat, vor dem Erlass des Lufttransportreglementes die Luftfahrtkommission anzuhören. Diese Kommission, der die Aufgabe gestellt ist, wichtige Fragen der Luftfahrt zu begutachten (Art. 5 LFG), hat sich in zwei Tagungen eingehend mit dem vorliegenden Entwurf befasst und ihm zugestimmt.

III. Der Inhalt des Lufttransportreglementes

A. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1. Dieser Artikel enthält die Begriffsbestimmungen, die für die richtige Auslegung und Anwendung des Reglements unumgänglich sind. Die Umschreibungen bewecken, Missverständnisse und Unklarheiten auszuschliessen und bestimmten Ausdrücken für das schweizerische Luftrecht einen genauen Sinn zu verleihen.

Art. 2. Diese Bestimmung verwirklicht die angestrebte Vereinheitlichung des schweizerischen Lufttransportrechts. Nach dem ersten Absatz gilt das Lufttransportreglement für alle internen und internationalen Beförderungen, die gegen Entgelt ausgeführt werden. Mit andern Worten soll das Reglement nicht nur auf Beförderungen Anwendung finden, welche im Sinne des Warschauer Abkommens internationalen Charakter haben, sondern auch auf Inlandbeförderungen und ferner auf solche internationale Beförderungen, die nicht Gegenstand des genannten Abkommens sind. In Zukunft wird also die Schweiz ein besonderes und einheitliches Lufttransportrecht besitzen.

Das Lufttransportreglement ist anwendbar, wenn ein entgeltlicher Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist. Nach Absatz 2 ist es indessen ebenfalls anwendbar auf unentgeltliche Beförderungen, die durch eine Luftverkehrsunternehmung ausgeführt werden. Dagegen fällt die unentgeltliche Beförderung durch einen Privaten oder durch ein Transportunternehmen, das nicht Luftverkehrsunternehmung ist, nicht unter das Lufttransportreglement.

Das Reglement verzichtet darauf, den Begriff der Entgeltlichkeit näher zu umschreiben, und überlässt diese Begriffsbestimmung der Praxis.

Der dritte Absatz enthält den schon in Artikel 76 des Luftfahrtgesetzes ausgedrückten Vorbehalt. Da die Postbeförderung nicht den Bestimmungen des Warschauer Abkommens unterliegt, kann auch das Lufttransportreglement nicht angewendet werden auf die besondern Abmachungen zwischen der schweizerischen Postverwaltung und den Luftverkehrsunternehmungen. Die Luftpost bleibt somit einer eigenen Regelung, dem Postrecht, unterstellt.

Art. 3. Wenn wir die Bestimmungen des Warschauer Abkommens in die schweizerische Gesetzgebung übernehmen, muss auch der Umfang des Beförderungsvertrages näher abgegrenzt werden. Der Artikel 3 legt fest, dass die Rechte und Pflichten der Parteien sich nach den Grundsätzen (Art. 12-16) des Abkommens richten, wobei allerdings die besondern Bestimmungen des Lufttransportreglements und die ergänzenden Beförderungsbedingungen des Luftfrachtführers vorbehalten werden.

Art. 4. Grundsätzlich sind die Vertragsparteien frei, ihre Beförderungsbedingungen festzusetzen. Immerhin sind nach Artikel 90 LFG und Artikel 149 der Vollziehungsverordnung zum LFG die Beförderungsbedingungen der konzessionierten schweizerischen Unternehmungen dem Eidgenössischen Luftamt zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Swissair, als Mitglied der International Air Transport Association (IATA), wendet die «Allgemeinen Bedingungen» dieses Verbandes an. Eine Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde darf aber nur erteilt werden, wenn die Bedingungen zu den zwingenden Vorschriften des nationalen Rechts und den die Schweiz verpflichtenden internationalen Abkommen nicht in Widerspruch stehen.

B. Beförderungsscheine

Wie das Warschauer Abkommen sieht das Lufttransportreglement drei Beförderungsscheine vor, welche den drei verschiedenen Beförderungsarten entsprechen: den Flugschein für die Beförderung des Reisenden, den Fluggepäckschein und den Luftfrachtbrief. Für die kleinen Gegenstände, welche der Reisende in seiner Obhut behält, wird kein Schein ausgestellt.

Jedes dieser Dokumente muss zu seiner Gültigkeit bestimmte Angaben enthalten. Es stellte sich hier die Frage, ob es zweckmässig sei, zur Vereinheitlichung der Papiere die Bestimmungen des Warschauer Abkommens auch auf die Inlandbeförderung anzuwenden. Nach dem Willen des Gesetzgebers (Art. 75, Abs. 2 LFG) wurde für den schweizerischen Binnenverkehr indessen ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen.

Art. 5. Dieser Artikel zählt die formellen Mindestanforderungen auf, die bei der Ausstellung eines Beförderungsscheines im Inlandverkehr zu erfüllen sind. Gegenüber den Vorschriften für die internationale Beförderung bedeuten diese Formerfordernisse eine wesentliche Vereinfachung. Sie enthalten bloss das, was zur Feststellung des Parteiwillens und zur Sicherung des Beweises bei

Schadenersatzansprüchen unbedingt erforderlich ist. Die verlangten Angaben sind indessen für den Luftfrachtführer obligatorisch, wenn er sich auf die Bestimmungen berufen will, die seine Haftung ausschliessen oder beschränken. Näheres hierüber wird bei Artikel 7 ausgeführt.

Art. 6. Das Lufttransportreglement verpflichtet den Luftfrachtführer bei internationaler Beförderung im Sinne des Warschauer Abkommens und bei andern Beförderungen im Sinne von Artikel 1, lit. e, die durch das Abkommen vorgeschriebenen Scheine auszustellen. Diese Dokumente müssen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Abkommens ausgestellt werden. Nachdem das Warschauer Abkommen durch die Schweiz ratifiziert worden ist, erübrigt sich hier eine Erläuterung der recht komplizierten internationalen Vorschriften. Es sei lediglich auf die Artikel 3 bis 16 des Abkommens verwiesen.

Art. 7. Die Beförderungsdokumente stellen lediglich Beweismittel dar, deren Nichtvorhandensein, Verlust oder nicht ordnungsgemässe Ausfüllung weder auf den Bestand noch auf die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages Einfluss hat. Es besteht weder ein Grund, den Luftbeförderungsvertrag zu einem Formalakt zu gestalten noch eine rechtliche Notwendigkeit, den Beförderungspapieren den Charakter eines Konstitutivelementes für den Beförderungsvertrag zu verleihen.

Wenn indessen der Beförderungsschein nicht ausgestellt worden ist, entsteht für den Luftfrachtführer unter Umständen ein privatrechtlicher Nachteil dadurch, dass er der zwei hauptsächlichsten Vorteile, die das Abkommen zu seinen Gunsten bietet, verlustig geht: Einmal verliert er die Möglichkeit, seine Haftpflicht auszuschliessen durch den Beweis, dass ihn oder seine Leute kein Verschulden treffe. Sodann begibt er sich aber auch des Vorteils der Beschränkung der Haftung auf bestimmte Höchstsummen. Gleiche Folgen treten ein, wenn der Beförderungsschein nicht in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Lufttransportreglementes und des Warschauer Abkommens ausgestellt worden ist.

C. Haftung des Luftfrachtführers

Art. 8. Der in diesem Artikel aufgestellte Grundsatz bildet das Kernstück des Lufttransportreglementes. Wie wir bereits ausgeführt haben, besteht der Hauptzweck des Reglements darin, die entgeltliche Inlandbeförderung und die internationalen Beförderungen, die bisher nicht den Regeln des Warschauer Abkommens unterstanden, ebenfalls den Grundsätzen dieses Abkommens zu unterstellen. Damit werden die Bestimmungen des Lufttransportreglements über die Haftpflicht des Luftfrachtführers fortan an Stelle des gemeinen bürgerlichen Rechts anwendbar sein. Die Haftung muss für die internationale Beförderung wie für den internen Verkehr dieselbe sein. Das Lufttransportreglement ändert damit privatrechtliche Bestimmungen des schweizerischen Rechts, um es mit den Bestimmungen des internationalen Rechts in Einklang zu bringen.

Die Hauptgrundsätze der Regelung der Haftpflicht im Warschauer Abkommen (Art. 17 bis 30) sind kurz die folgenden:

Der Luftfrachtführer haftet zunächst für jeden Schaden, der durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen entstanden ist. Er kann sich aber von der gesetzlichen Vermutung, die auf ihm lastet, befreien, wenn er beweist, dass er alle erforderliche Sorgfalt in der Durchführung der Beförderung aufgewendet hat. Diese Regel lässt den Luftfrachtführer nur haften, wenn er oder seine Leute einen Fehler begangen haben. Seine Haftung ist eine vertragliche und setzt ein Verschulden voraus. Mit Rücksicht auf die für den Geschädigten schwierige Beweisführung findet jedoch eine Umkehrung der Beweislast statt. Mit andern Worten, es hat nicht der Geschädigte zu beweisen, dass den Luftfrachtführer ein Verschulden treffe, sondern dieser muss den Nachweis erbringen, dass er und seine Leute alle für die Abwendung des Schadens erforderlichen Massnahmen ergriffen haben, oder dass es ihnen unmöglich war, sie zu ergreifen.

Bei der Beförderung von Gütern und Gepäck (nicht dagegen bei der Beförderung von Reisenden) kann sich der Luftfrachtführer ausserdem — sofern es sich nicht um eine absichtliche oder grobfahrlässige Schädigung handelt — von der Haftpflicht befreien, wenn er beweist, dass der Schaden lediglich auf einem nautischen Verschulden (Lenkung, Führung oder Navigation) beruhe und dass er und seine Leute in allen andern Beziehungen die notwendigen Massnahmen zur Abwendung des Schadens ergriffen haben. Die Unterscheidung zwischen nautischem und anderem Verschulden stammt aus dem Seerecht. Sie beruht auf folgendem Gedanken: Wer ein Schiff oder ein Luftfahrzeug führt, muss gelegentlich kurzfristig einen Entschluss von grosser Tragweite fassen, der sich nachträglich vielleicht als unzweckmässig erweist. Es wäre nicht gerechtfertigt, dem Verantwortlichen aus derartigen Entschlüssen, die sich später, wenn alles ruhig abgewogen werden kann, als falsch erweisen, einen Vorwurf zu machen.

Im weiteren ist die Haftung des Luftfrachtführers summenmässig begrenzt. Ausgenommen im Falle von Absicht oder grober Fahrlässigkeit ist der Frachtführer nur verpflichtet, bis zur Erreichung einer bestimmten Höchstsumme Schadenersatz zu leisten. Dem Luftfrachtführer ist es dagegen erlaubt, seine Haftung durch Parteiabreden auszudehnen. Andererseits ist es ihm verwehrt, sich von seiner Haftpflicht vertraglich ganz oder teilweise zu befreien. Solche Abreden erklärt das Warschauer Abkommen als nichtig.

Art. 9. Nach dem Vorbild des Warschauer Abkommens sieht das Lufttransportreglement eine zahlenmässige Begrenzung der Haftung des Luftfrachtführers vor. Es ist unumgänglich, wie im internationalen Recht, den Höchstbetrag des Schadenersatzes festzusetzen, denn eine unbegrenzte Schadenersatzpflicht für den Inlandverkehr würde eine vom Gesetzgeber nicht gewollte und ungerechtfertigte Ungleichheit bedeuten. Die Höchstbeträge der Haftpflicht sind durch das Abkommen auf der Grundlage des Poincaré-Frankens

festgesetzt worden. Es erschien indessen zweckmässig, im Lufttransportreglement die Höchstbeträge in schweizerischer Währung anzugeben.

Die festgelegten Mindestsummen können weder beseitigt noch herabgesetzt werden. Nichts hindert dagegen die Parteien, die Haftungsbeträge vertraglich zu erhöhen. Der Fluggast oder der Verfrachter kann somit der Gefahr eines Schadens, der die Deckung übersteigt, durch eine besondere Vereinbarung mit dem Luftfrachtführer oder durch Abschluss einer Versicherung zuvorkommen.

Art. 10. Es wäre nicht in Ordnung, wenn der böswillige oder grobfahrlässige Luftfrachtführer sich einer Nachsicht und einer gemilderten Verantwortlichkeit erfreuen könnte. Deshalb kann der Luftfrachtführer, wie in der internationalen Regelung, bei Absicht oder grober Fahrlässigkeit nicht seine Haftung schon durch den Beweis ausschliessen, dass einer der Befreiungsgründe (Verschulden des Geschädigten, Erfüllung aller Sorgfaltspflichten oder blosses nautisches Verschulden) vorliege. So ist es möglich, dass er nicht nur in die in Artikel 9 genannte Haftungssumme verurteilt wird, sondern den ganzen verursachten Schaden vollständig zu ersetzen hat. Das Verhalten der Hilfspersonen des Luftfrachtführers hat die nämlichen Auswirkungen. Unter Hilfsperson ist jedermann zu verstehen, der mit dem Luftfrachtführer in irgendeinem Auftragsverhältnis steht und der im Namen und für Rechnung des Luftfrachtführers handelt.

Wer eine Haftpflicht des Luftfrachtführers über die in Artikel 9 genannten Beträge hinaus behauptet, hat den Beweis für Absicht oder grobe Fahrlässigkeit auf Seiten des Luftfrachtführers zu erbringen.

Der Luftfrachtführer kann die in Artikel 10 aufgestellte Haftpflicht nicht wegbedingen. Nach schweizerischem Recht gilt jede den Schuldner von seiner Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit im voraus befreiende Verabredung als nichtig (Art. 100 OR). Noch weiter geht das Warschauer Abkommen, das in Artikel 23 überhaupt jede Bestimmung des Beförderungsvertrages, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausgeschlossen werden soll, als nichtig erklärt.

Art. 11. Dem nationalen Recht kommt es zu, die Regeln über die Festsetzung der Entschädigungsansprüche aufzustellen. Daher bestimmen sich Art und Berechnung der Wiedergutmachung verursachter Schäden nach den Grundsätzen des Obligationenrechts bei unerlaubten Handlungen (Art. 42 bis 47). Bei Sachschaden finden für die Berechnung des Schadenersatzes die Bestimmungen der Artikel 447 und 448 des Obligationenrechts über den Frachtvertrag in subsidiärer Weise Anwendung. Sofern die Voraussetzungen des Warschauer Abkommens zutreffen, bleibt aber immer der Betrag der Ersatzleistung auf die in Artikel 9 des Lufttransportreglementes genannten Summen beschränkt.

Wenn aus der Tötung oder Körperverletzung eines und desselben Reisenden mehreren Personen Schadenersatzansprüche zustehen, darf der Gesamtbetrag

der gewährten einzelnen Leistungen die im Lufttransportreglement genannten Grenzen nicht übersteigen. Die einzelnen Ansprüche sind daher verhältnismässig auf den Höchstbetrag des Artikels 9 herabzusetzen.

Art. 12. Dieser Artikel übernimmt die Gerichtsstandsbestimmungen des Warschauer Abkommens in das schweizerische Recht. Nach Artikel 28 des Abkommens kommen für die Schadenersatzklage nach Wahl des Klägers folgende vier Gerichtsstände in Betracht: *a.* das Gericht des Ortes, an dem der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat; *b.* das Gericht des Ortes, an dem sich die Hauptbetriebsleitung des Luftfrachtführers befindet; *c.* das Gericht des Ortes, an dem sich diejenige Geschäftsstelle des Luftfrachtführers befindet, durch die der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist; *d.* das Gericht des Bestimmungsortes. Die Einräumung einer derartigen Auswahl ist für den Kläger günstig, weil er den seinem Wohnort oder Geschäftssitz nächstgelegenen Gerichtsstand wählen kann.

Hat eine ausländische Unternehmung in Übereinstimmung mit Artikel 139 ff. der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz (AS 1950, 496) ein schweizerisches Rechtsdomizil begründet, so kann diese Unternehmung ausserdem vor dem Gerichte dieses Ortes belangt werden.

D. Besondere Fälle

Die Artikel 13 bis 16 enthalten Sondervorschriften für die Beförderung besonderer Güter, von Tieren und von Leichen.

Art. 13. Dieser Artikel erwähnt die Gegenstände und Stoffe, die durch gesetzliche Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit von der Beförderung mit Luftfahrzeugen ausgeschlossen sind. Die Bestimmung lehnt sich an das Eisenbahnrecht an, insbesondere an Artikel 126 des Reglementes vom 24. Juni 1949 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (AS 1949, 581) und die Anlage I zu diesem Reglement.

Art. 14. Eine wichtige Rolle spielen die unter gewissen Bedingungen zur Beförderung auf dem Luftwege zugelassenen Stoffe und Gegenstände. Ihre Beförderung mit Luftfahrzeugen unterliegt der Bewilligung durch das Eidgenössische Luftamt, das allgemein oder in jedem einzelnen Fall die bei der Beförderung einzuhaltenden Bedingungen festsetzt. Soweit über diesen Gegenstand zwischenstaatliche Vereinbarungen bestehen, bleiben diese vorbehalten.

Art. 15. Es versteht sich von selbst, dass die Massnahmen zur Viehseuchenbekämpfung ebenfalls bei der Beförderung von Tieren auf dem Luftwege anzuwenden sind. Artikel 15 beschränkt sich daher auf die Vorschrift, dass bei der Einfuhr und Durchfuhr von Tieren die tierseuchenpolizeilichen Vorschriften vorbehalten bleiben.

Art. 16. Die internationale Beförderung von Leichen auf dem Luftwege oder mit andern Verkehrsmitteln ist nur gestattet, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Diese sind im Internationalen Abkommen vom 10. Fe-

bruar 1937 über Leichenbeförderung, welches für die Schweiz am 19. Januar 1940 in Kraft getreten ist (AS 56, 1198), aufgezählt.

E. Stellung des Absenders und des Empfängers gegenüber dem Luftfrachtführer

Art. 17. Der Abschluss des Beförderungsvertrages für Güter schafft zwischen den drei Beteiligten — Absender, Empfänger und Luftfrachtführer — ein Netz von Rechten und Pflichten, dessen sich die Parteien bis zum Zeitpunkt der Annahme des Gutes durch den Empfänger nicht entledigen können. Absender und Empfänger können alle Rechte, die ihnen aus den Bestimmungen des Warschauer Abkommens zustehen, geltend machen (Art. 12, 13 und 14) unter der Voraussetzung, dass sie ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllen. Das Abkommen anerkennt das nachträgliche Verfügungsrecht des Absenders und erhält es aufrecht bis zum Augenblick, in dem die Rechte des Empfängers beginnen. Das Verfügungsrecht über das Gut steht während der ganzen Dauer der Beförderung dem Absender zu. Es geht auf den Empfänger über, wenn ihm das Gut mit dem Frachtbrief übergeben worden ist, oder wenn er, nachdem das Gut am Bestimmungsort eingetroffen ist, vom Luftfrachtführer den Frachtbrief und die Ablieferung des Gutes verlangt hat.

Art. 18. Die Luftverkehrsunternehmen richten zur Bequemlichkeit der Benutzer Zubringerdienste ein, welche die Abholung der Güter am Wohnsitz des Absenders oder die Zustellung an den Empfänger besorgen oder allenfalls die Übermittlung der Güter an einen andern Frachtführer vornehmen. Immerhin obliegt es dem Empfänger, die Frachtsendung am Bestimmungsorte, d. h. am Ort, an dem die Beförderung mit dem Luftfahrzeug entsprechend dem Frachtvertrag beendet ist, entgegenzunehmen, wenn zwischen den Parteien kein Zubringerdienst zum Wohnsitz des Empfängers vereinbart worden ist.

Art. 19. Es ist notwendig, die Stellung des Luftfrachtführers besonders für die Fälle der Unzustellbarkeit der Sendung durch besondere Vorschriften zu regeln. Der Luftfrachtführer muss über die richtige Ausführung des Frachtvertrages wachen und den Willensäußerungen des Absenders und des Empfängers entsprechen. Artikel 19 setzt die Rechte und Verpflichtungen des Luftfrachtführers fest für den Fall, dass der Empfänger die Annahme der Sendung verweigert oder sie vernachlässigt.

Art. 20. Diese Bestimmung nennt die vom Luftfrachtführer zu ergreifenden Massnahmen, wenn die ihm anvertrauten Güter raschem Verderben ausgesetzt sind. Das Verfahren ist dasselbe, wie das in Artikel 445 des Obligationenrechts vorgesehene.

Art. 21. Die Klageberechtigung aus der Haftpflicht des Luftfrachtführers steht dem Absender und dem Empfänger zu, wobei jedoch jeder nur im Rahmen seiner eigenen Interessen und lediglich auf Ersatz des erlittenen Schadens klagen kann. Der Empfänger kann erst Klage erheben von dem Zeitpunkt an, in dem er über das Frachtgut verfügt.

F. Gemischte Beförderung

Art. 22. Unter «gemischter Beförderung» wird die Beförderung von Reisenden, Gepäck und Gütern zwischen Anfang- und Endpunkt verstanden, bei der teilweise das Luftfahrzeug und teilweise ein anderes Verkehrsmittel Verwendung findet. Unter den einzelnen Transportunternehmungen, die an der gemischten Beförderung mit Eisenbahn, Automobil, Luftfahrzeug oder Schiff beteiligt sein können, besteht eine so grosse Verschiedenheit der rechtlichen Stellung und technischen und wirtschaftlichen Organisation, dass das Lufttransportreglement, wie übrigens auch das Warschauer Abkommen, seine Anwendung auf die Beförderung mit Luftfahrzeugen beschränkt.

Aus dem Wortlaut dieses einzigen Artikels über die gemischte Beförderung ersieht man, dass das Lufttransportreglement die vordringlichste Frage der Aufteilung der Haftpflicht auf die an der gemischten Beförderung beteiligten Frachtführer nicht löst. Zurzeit befindet sich die gemischte Beförderung nämlich noch in einer Versuchsphase. Es ist somit besser, vor einer eingehenderen Regelung die Erfahrungen der Praxis und die kommende Entwicklung abzuwarten. Zwischen Eisenbahn- und Luftverkehrsunternehmungen bestehen im übrigen sehr ausführliche Verträge mit dem Zweck, den Güterverkehr zum mindesten bei der gemischten Beförderung durch Eisenbahn und Luftfahrzeug zu regeln. Eine gesetzliche Normierung aller Einzelheiten erscheint für diesen Zweig des Luftverkehrs daher zurzeit weniger dringlich.

IV. Die Genehmigung durch die Bundesversammlung

Es erhebt sich die Frage nach der rechtlichen Natur des Genehmigungsbeschlusses. Wenn der Gesetzgeber dem Bundesrat das Recht zum Erlass eines Lufttransportreglementes überträgt, so ist nicht ohne weiteres ersichtlich, auf welche Rechtsgrundlage sich ein gleichzeitiges Genehmigungsrecht der Bundesversammlung stützen solle. Das Genehmigungsverfahren ist in der Rechtsliteratur umstritten. Burckhardt (Kommentar, 3. Aufl., Seite 667) verneint die Zulässigkeit derartiger Genehmigungsvorbehalte. Er führt aus, die Bundesversammlung erlasse allgemein verbindliche Rechtsvorschriften entweder unter ihrer Verantwortung und in Gesetzesform, oder aber sie übertrage diese Aufgabe an den Bundesrat, der die Vorschrift unter seiner Verantwortung erlasse und dafür, wie für jede andere Amtshandlung, gegenüber der Bundesversammlung verantwortlich bleibe. Marti (Das Verordnungsrecht des Bundesrates, Seite 109) nimmt im gleichen Sinne gegen den Genehmigungsvorbehalt Stellung. Giacometti (Schweizerisches Bundesstaatsrecht, Seite 798) hält das Institut der Genehmigung bundesrätlicher Verordnungen dagegen für zulässig und verweist auf dessen nicht unbedeutende praktische Rolle im Vollmachtenrecht.

Bei früherer Gelegenheit ist im Nationalrat festgestellt worden, dass ein derartiges Genehmigungsrecht im schweizerischen Staatsrecht nicht ausdrücklich vorgesehen, aber auch nicht ausgeschlossen sei (Sten. Bulletin des Nationalrates, 1926, 244/245). Wenn die Hauptkompetenz beim Bundesrate liege, wurde

argumentiert, so könne es sich nicht darum handeln, einen Erlass des Bundesrates im Schosse der Räte in gleicher Weise zu behandeln, wie wenn sie die für die Aufstellung des Erlasses zuständige Behörde wären. Dementsprechend werde die Bundesversammlung den Erlass überprüfen und entweder genehmigen oder nicht genehmigen, oder unter bestimmten Vorbehalten genehmigen.

Der Bundesrat schloss sich im konkreten Fall (Genehmigung des Ämterverzeichnisses vom 7. April 1930) der im Nationalrat vertretenen Auffassung an (BBl 1930, I, 342). Er nimmt auch zur heutigen Vorlage keinen andern Standpunkt ein.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme, und wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, erneut unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Oktober 1952.

In Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Kobelt

Der Vizekanzler:

F. Weber

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Lufttransportreglement vom 3. Oktober 1952 (Vom 3. Oktober 1952)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6325
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1952
Date	
Data	
Seite	223-234
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 049

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.