

Haftung für Personenschäden im internationalen Verkehr

Hardy Landolt*

I. Einleitung

Medienwirksam wurde 2012 die Kollision des Kreuzfahrtschiffes «Costa Concordia» mit einem Felsen vor der Insel Giglio im Mittelmeer begleitet und aufgearbeitet. Der Unfall forderte 32 Todesopfer und zahlreiche weitere Geschädigte aus dem In- und Ausland. Eignet sich ein solcher unerwünschter Reisezwischenfall, stellt sich die Frage, ob und inwieweit die geschädigten Reiseteilnehmer für den verursachten Personen-, Sach- oder Vermögensschaden vertragliche oder ausservertragliche Haftungsansprüche geltend machen können.

Reisende aus der Schweiz, welche im Ausland von einem unerwünschten Reisezwischenfall betroffen werden, können die vertraglichen Haftungsansprüche gemäss dem Bundesgesetz über Pauschalreisen vom 18. Juni 1993¹ und dem ausländischen Haftungsrecht geltend machen, sofern sie im Ausland mit einem Verkehrsunternehmen einen Beförderungsvertrag vereinbart haben. Die ausservertraglichen Haftungsansprüche richten sich nach dem ausländischen Haftungsrecht oder allfälligen staatsvertraglichen Vereinbarungen, welche die Schweiz ratifiziert hat.

Reisenden aus dem Ausland, welche in der Schweiz einen unerwünschten Reisezwischenfall erleiden, stehen die vertraglichen Haftungsansprüche gemäss dem ausländischen Pauschalreiserecht und die vertraglichen Haftungsansprüche gegenüber dem schweizerischen Verkehrsunternehmen sowie die ausservertraglichen bzw. staatsvertraglichen Haftungsansprüche offen.

II. Vertragliche Haftungsansprüche bei einem Reisezwischenfall

Die vertragliche Haftung des schweizerischen Verkehrsunternehmens im Zusammenhang mit der regelmässigen und gewerbsmässigen *Personenbeförderung auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln* ist in Art. 42 ff. des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung

(Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009² geregelt.

Das PBG regelt einerseits die Haftung des Transportunternehmers für die Nichteinhaltung des Fahrplanes,³ die Haftung bei Verlust oder Beschädigung des Handgepäcks,⁴ die Haftung bei Verlust oder Beschädigung des abgegebenen Reisegepäcks⁵ und andererseits die Haftung aus dem Transportvertrag.⁶ Bei der vertraglichen Haftung in Art. 42 ff. PBG handelt es sich um die Haftung der Eisenbahn bei Verletzung der Transportpflicht, die gemäss Art. 19 Abs. 1 PBG vorschreibt, Reisende und Reisegepäck gegen Entgelt zwischen bestimmten Stationen zu transportieren.⁷ Das Verkehrsunternehmen haftet für den Schaden, den Personen, die es für den Transport einsetzt, bei ihren dienstlichen Verrichtungen verursachen. Als solche Personen gelten auch Transportbeauftragte und ihre Angestellten⁸. Es gelten die Haftungsobergrenzen von Art. 74 und 76 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) vom 4. November 2009.⁹ Wurde der Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht, besteht eine vollumfängliche Ersatzpflicht.¹⁰

Art. 51 Abs. 1 PBG verweist für die ausservertragliche Haftung auf Art. 40b–40f EBG. Die Haftung von konzessionspflichtigen Unternehmen gegenüber dem Passagier, der bei der Beförderung eine Verletzung erleidet oder den Tod findet, ist im EBG geregelt. Der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens haftet gemäss Art. 40b Abs. 1 EBG für den Schaden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind, dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht.

Die Haftung des *schweizerischen Luftfahrtunternehmens für Personen- und Sachschäden* richtet sich nach den Bestimmungen von Art. 7 ff. der Verordnung über den Lufttransport (LTrV) vom 17. August 2005.¹¹ Der Luftfrachtführer haftet für Tod und Körperverletzung der Reisenden im Falle eines Unfalles an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen.¹² Bis zum Betrag von 100 000 Son-

* Prof. Dr. iur., LL.M., Lehrbeauftragter an den Universitäten St. Gallen und Zürich, Rechtsanwalt und Notar, Glarus.

¹ SR 944.3 – siehe hierzu den Beitrag von Barbara Klett/Michel Verde.

² SR 745.1.

³ Vgl. Art. 21 PBG.

⁴ Vgl. Art. 23 Abs. 2 PBG.

⁵ Vgl. Art. 27 PBG.

⁶ Vgl. Art. 42 PBG.

⁷ Siehe Art. 19 Abs. 1 PBG und Art. 24 Abs. 1 PBG.

⁸ Vgl. Art. 42 PBG.

⁹ SR 745.11.

¹⁰ Vgl. Art. 43 Abs. 2 PBG.

¹¹ SR 748.411.

¹² Vgl. Art. 7 Abs. 1 LTrV.

derziehungsrechten¹³ besteht eine Kausalhaftung, darüber hinaus eine Verschuldenshaftung. Das Luftfahrtunternehmen haftet in diesem Fall nicht, wenn es nachweist, dass:

- der Schaden nicht auf eine Pflichtverletzung oder eine andere widerrechtliche Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder seiner Beauftragten zurückzuführen ist; oder
- der Schaden ausschliesslich auf eine Pflichtverletzung oder eine andere widerrechtliche Handlung oder Unterlassung eines Dritten zurückzuführen ist.¹⁴

Bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden bestimmen sich der Kreis der Berechtigten sowie die Art und die Bemessung von Schadenersatz und Genugtuung nach den Regeln des Obligationenrechts.¹⁵ Stehen aus Tod oder Körperverletzung desselben Reisenden mehreren Personen Ansprüche zu und übersteigt die Summe dieser Ansprüche den Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten, so setzt das Gericht die Ansprüche verhältnismässig herab.¹⁶

Hat ein Luftfahrzeugunfall den Tod oder die Körperverletzung von Reisenden zur Folge, so leistet der Luftfrachtführer Vorauszahlungen an schadenersatzberechtigte natürliche Personen zur Befriedigung ihrer unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse. Diese Vorauszahlungen sind binnen 15 Tagen ab der Identifikation der schadenersatzberechtigten natürlichen Personen zu bezahlen.¹⁷ Im Todesfall darf die Vorauszahlung nicht unter dem Betrag von 16 000 Sonderziehungsrechten liegen.¹⁸ Die Vorauszahlungen stellen keine Haftungsanerkennung dar. Sie können mit späteren Schadenersatzleistungen des Luftfrachtführers verrechnet werden.¹⁹

III. Ausservertragliche Haftungsansprüche bei einem Reisezwischenfall

A. Haftungsansprüche gegenüber konzessionierten Verkehrsunternehmen

Für die ausservertragliche Haftung der nach PBG konzessionierten Verkehrsunternehmen gelten die Art. 40b bis 40f des Eisenbahngesetzes vom 20. De-

zember 1957.²⁰ Für Motorfahrzeuge sind demgegenüber die Haftpflichtbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 einschlägig.²¹ Der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens bzw. eines anderen Verkehrsunternehmens haftet für den Schaden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels verbunden sind, dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht.²² Die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens besteht auch dann, wenn die Infrastruktur eines anderen Verkehrsunternehmens benützt wird.²³ Ist das schädigende Verkehrsunternehmen nicht bestimmbar, so haftet der Inhaber des Unternehmens, das die Infrastruktur betreibt.²⁴

B. Andere Haftungsansprüche

Das anwendbare Recht bzw. die bestehenden Haftungsansprüche von Reisenden gegenüber nicht konzessionierten Verkehrsunternehmen und anderen Schadenverursachern werden durch das Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (IPRG) vom 18. Dezember 1987²⁵ geregelt. Die diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen gelten unter dem Vorbehalt des Vorhandenseins einer staatsvertraglichen Regelung. Die Schweiz hat diverse haftungsrechtliche Staatsverträge ratifiziert, weshalb die Anknüpfungsbestimmungen des IPRG für Reisezwischenfälle nur eingeschränkt gelten.²⁶

Gemäss Art. 132 IPRG können der Geschädigte und der Schadensverursacher nach Eintritt des unerwünschten Reisezwischenfalls vereinbaren, dass das Recht am Gerichtsort anwendbar ist. Besteht keine derartige Rechtswahl, unterscheidet Art. 133 IPRG, ob der Geschädigte und der Schadensverursacher ihren gewöhnlichen Aufenthalt im gleichen Staat haben; in diesem Fall ist das Haftungsrecht des Aufenthaltsstaates anwendbar.²⁷ Haben der Geschädigte und der Schadensverursacher ihren gewöhnlichen Aufenthalt nicht im gleichen Staat, ist das Haftungsrecht des Staates anwendbar, in welchem die unerlaubte Handlung begangen worden oder der Erfolg der unerlaubten Handlung eingetreten ist.²⁸

¹³ Das Sonderziehungsrecht (SZR; englisch *Special Drawing Right*, SDR) ist eine künstliche, 1969 vom Internationalen Währungsfonds (IWF) eingeführte Währung, die international als Zahlungsmittel verwendet werden kann. Ein Sonderziehungsrecht entspricht CHF 1.3614 (Wechselkurs am 24.3.2016).

¹⁴ Vgl. Art. 7 Abs. 3 LTrV.

¹⁵ Vgl. Art. 11 Abs. 1 LTrV.

¹⁶ Vgl. Art. 11 Abs. 2 LTrV.

¹⁷ Vgl. Art. 15 Abs. 1 LTrV.

¹⁸ Vgl. Art. 15 Abs. 2 LTrV.

¹⁹ Vgl. Art. 15 Abs. 3 LTrV.

²⁰ Vgl. Art. 51 Abs. 1 PBG.

²¹ Vgl. Art. 51 Abs. 2 PBG.

²² Vgl. Art. 40b Abs. 1 EBG.

²³ Vgl. Art. 40d Abs. 1 EBG.

²⁴ Vgl. Art. 40d Abs. 3 EBG.

²⁵ SR 291.

²⁶ Siehe dazu nachfolgende Ziffer IV.

²⁷ Vgl. Art. 133 Abs. 1 IPRG.

²⁸ Vgl. Art. 133 Abs. 2 IPRG.

IV. Staatsvertragliche Haftungsansprüche bei einem Reisezwischenfall

A. Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anwendbare Recht (SVÜ)

Für Ansprüche aus Strassenverkehrsunfällen gilt das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anwendbare Recht (SVÜ) vom 4. Mai 1971.²⁹ Das SVÜ ist nicht anwendbar auf:

- die Haftung von Fahrzeugherstellern, -verkäufern und -reparaturunternehmen;
- die Haftung des Eigentümers des Verkehrswegs oder jeder anderen Person, die für die Instandhaltung des Weges oder die Sicherheit der Benutzer zu sorgen hat;
- die Haftung für Dritte, ausgenommen die Haftung des Fahrzeugeigentümers oder des Geschäftsherrn;
- Rückgriffsansprüche zwischen haftpflichtigen Personen;
- Rückgriffsansprüche und den Übergang von Ansprüchen, soweit Versicherer betroffen sind;³⁰
- Ansprüche und Rückgriffsansprüche, die von Einrichtungen der sozialen Sicherheit, Trägern der Sozialversicherung oder anderen ähnlichen Einrichtungen und öffentlichen Motorfahrzeug-Garantiefonds oder gegen sie geltend gemacht werden, sowie auf jeden Haftungsausschluss, der in dem für diese Einrichtungen massgebenden Recht vorgesehen ist.³¹

Unter Strassenverkehrsunfall im Sinne dieses Übereinkommens ist jeder Unfall zu verstehen, an dem ein oder mehrere Fahrzeuge, ob Motorfahrzeuge oder nicht, beteiligt sind und der mit dem Verkehr auf öffentlichen Strassen, auf öffentlich zugänglichem Gelände oder auf nicht öffentlichem, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugänglichem Gelände zusammenhängt.³²

Art. 3 SVÜ erklärt grundsätzlich das *Recht am Unfallort* für anwendbar. Neben dieser Grundsatzzanknüpfung enthalten die Art. 4 ff. SVÜ Sonderanknüpfungen. Nach Art. 4 lit. a SVÜ ist insbesondere auf die Haftung gegenüber dem Fahrzeughalter das Recht des Zulassungsstaates anzuwenden, wenn nur ein Fahrzeug an dem Unfall beteiligt und dieses Fahrzeug in einem anderen als dem Staat zugelassen ist, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat. Sind mehrere Fahr-

zeuge an dem Unfall beteiligt und alle Fahrzeuge im selben Staat zugelassen, gelangt ebenso das *Recht des Zulassungsstaates* zur Anwendung.³³

An einem Unfall gilt dabei nicht nur als beteiligt, wer einen Fehler begangen oder den Unfall direkt verursacht bzw. dazu beigetragen hat, sondern ebenso, wer in anderer Weise, auch nur indirekt, beim Zustandekommen des Unfalls mitgewirkt hat oder aufgrund der Umstände annehmen musste, als Unfallverursacher infrage zu kommen, so zum Beispiel durch Blenden oder Erschrecken eines am Unfall direkt Beteiligten.³⁴

Der Geschädigte hat ein direktes Forderungsrecht gegen den Versicherer des Haftpflichtigen, wenn ihm ein solches Recht nach dem anwendbaren Recht zusteht. Sieht das anwendbare Recht des Zulassungsstaates ein direktes Forderungsrecht nicht vor, so kann es gleichwohl ausgeübt werden, wenn es vom innerstaatlichen Recht des Staates zugelassen ist, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat. Sieht keines dieser Rechte ein unmittelbares Forderungsrecht vor, so kann es ausgeübt werden, wenn es von dem Recht zugelassen ist, das für den Versicherungsvertrag massgebend ist.³⁵

Die Anwendbarkeit des ausländischen Rechts kann zu Schadenersatzforderungen führen, deren Beträge nicht im Einklang mit schweizerischen Gepflogenheiten stehen. Im Strassenverkehrsrecht ausländischer Staaten finden sich für die Ansprüche bei einem Verkehrsunfall *Haftungshöchstgrenzen*, die teilweise kaum die Honorarforderungen der beauftragten Anwälte decken, und andererseits *Deckungslimiten*. Die im europäischen Raum in den obligatorischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherungen gesetzlichen Mindestsummen setzen bereits bei mittelschweren Verkehrsunfällen der Durchsetzbarkeit von Ersatzansprüchen Grenzen.

Gemäss Art. 9 der Richtlinie 2009/103/EG vom 16.9.2009 (sog. Kodifizierte MFH-Richtlinie)³⁶ müssen die Mitgliedstaaten folgende Mindestdeckungssummen vorschreiben:

- Für Personenschäden einen Mindestdeckungsbetrag von EUR 1 Mio. je Unfallopfer oder von EUR 5 Mio. je Schadensfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten.
- Für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten EUR 1 Mio. je Schadensfall.

²⁹ SR 0.741.31.

³⁰ Aus Art. 9 SVÜ lässt sich mit Bezug auf die Position des Versicherers nichts ableiten; für das Rückgriffsrecht ist Art. 144 IPRG massgebend (vgl. BGE 134 III 420 E. 3).

³¹ Vgl. Art. 2 SVÜ.

³² Vgl. Art. 1 Abs. 1 SVÜ.

³³ Vgl. Art. 4 lit. b SVÜ.

³⁴ Vgl. BGE 135 III 92 E. 3.2.1 f.

³⁵ Vgl. Art. 9 SVÜ.

³⁶ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht.

Land	Körperschaden		Sachschaden		Körper- und Sachschaden
	pro Person	pro Ereignis	pro Person	pro Ereignis	pro Ereignis
A					€ 7.000.000,00
AL	€ 147.371,99	1.105.289,91		1.473.719,89	
AND					€ 50.000.000,00
B		unbegrenzt		100.000.000,00	
BG		5.112.918,80		1.022.583,76	
BiH		511.291,88		178.952,16	
BY	€ 10.000,00	30.000,00	€ 10.000,00	30.000,00	
CH					€ 4.590.103,00
CY		30.000.000,00		1.120.000,00	
CZ	€ 1.279.240,00		1.279.240,00		
D		7.500.000,00		1.120.000,00	
DK		15.185.567,84		3.090.867,79	
E		70.000.000,00		15.000.000,00	
EST		5.000.000,00		1.000.000,00	
F		unbegrenzt		1.120.000,00	
FIN		unbegrenzt		3.300.000,00	
FL					€ 4.590.103,00
GB		unbegrenzt		1.356.852,10	
GR	€ 1.000.000,00			1.000.000,00	
H		5.300.000,00		1.700.000,00	
HR		5.660.902,04		1.132.180,40	
I		5.000.000,00		1.000.000,00	
IL		unbegrenzt		kein Obligo	
IR	€ 700.000,00				
IRL		unbegrenzt		1.120.000,00	
IS		12.492.718,52		1.807.815,59	
KS		1.000.000,00		200.000,00	
L					unbegrenzt
LT		5.000.000,00		1.000.000,00	
LV		5.000.000,00		1.000.000,00	
M		5.000.000,00		1.000.000,00	
MA					€ 914.913,00
MD	€ 50.039,00	250.195,00		50.039,00	
MNE		550.000,00		300.000,00	
MK		337.000,00		168.750,00	
N		unbegrenzt		1.235.000,00	
NL		5.600.000,00		1.120.000,00	
P		5.600.000,00		1.120.000,00	
PL		5.000.000,00		1.000.000,00	
RO		5.000.000,00		1.000.000,00	
RUS	€ 8.899,24	unbegrenzt	€ 7.119,43	unbegrenzt	
S					€ 33.941.258,99
SK		5.000.000,00		1.000.000,00	
SLO		5.000.000,00		1.000.000,00	
SRB		1.000.000,00		200.000,00	
TN					unbegrenzt
TR	€ 100.000,00	500.000,00	€ 10.000,00	20.000,00	
UA	€ 4.235,20	unbegrenzt	€ 2.117,60	10.588,00	

Die Mitgliedstaaten mussten diese Mindestdeckungssummen spätestens bis zum 11.6.2012 eingeführt haben. Wie in Art. 9 Abs. 2 der kodifizierte Richtlinie 2009/103/EG vorgesehen, müssen die Mindestdeckungssummen der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung alle fünf Jahre ab dem 11.6.2005 oder am Ende der jeweiligen Übergangsfrist dem Europäischen Verbraucherpreisindex (EVPI) angepasst werden. Ausserhalb des EWR-Raumes bestehen keine völkerrechtlichen Vorschriften über die gesetzliche Mindestdeckung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Die Deckungssummen fallen entsprechend unterschiedlich aus (siehe Tabelle auf vorheriger Seite³⁷).

Am 16.5.2000 hat die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft die Richtlinie 2000/26/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) erlassen.³⁸ Diese Richtlinie erkennt einer Person, die im Ausland einen Unfall erleidet (Besucher), das Recht zu, den Schaden gegenüber dem ausländischen Haftpflichtversicherer in ihrem Wohnsitzland bei dessen Vertreter geltend zu machen. Dieser reguliert die Ansprüche nach dem Recht des Unfalllandes und nach den Instruktionen des ausländischen Versicherers. Alle EWR-Staaten mussten diese Richtlinie zwingend bis zum 20.1.2003 umsetzen. Die Schweiz hat diese Richtlinie autonom mit Erlass der Art. 79a bis Art. 79e SVG umgesetzt. Nachdem zwischen der Schweiz und den EWR-Staaten keine Staatsverträge bestehen, welche die Anwendung der gesetzlichen Besucherschutzbestimmungen im internationalen Verhältnis vorsehen, zeitigt die Schweizer Umsetzung keine Wirkung ins Ausland. Das Reziprozitätserfordernis von Art. 79e SVG bleibt unerfüllt (ausser im Verhältnis zu Liechtenstein). Die Umsetzung wurde in Zusammenarbeit mit den Versicherern der EWR-Mitgliedstaaten durch *besondere privatrechtliche Besucherschutzabkommen* sichergestellt. Obwohl der Beitritt zu den Besucherschutzabkommen den Versicherern grundsätzlich freigestellt ist, ist der weitaus grösste Teil der Versicherer in den Vertragsstaaten den Abkommen beigetreten.³⁹

B. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Die Haftung für Personen- und Sachschäden, die im internationalen Eisenbahnverkehr⁴⁰ verursacht werden, ist im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF 1980)⁴¹ geregelt. Für die Anwendung der Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden gilt als Landesrecht das Recht des Staates, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat, einschliesslich der Kollisionsnormen⁴². Art. 26 ff. COTIF 1980 statuieren dabei Mindesthaftungsnormen.

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr wurde 1999 revidiert⁴³. Das *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 3. Juni 1999* (COTIF 1999)⁴⁴ regelt in Art. 26 ff. Anhang A («Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen») die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden. Das Eisenbahnunternehmen haftet dabei für den Schaden, der dadurch entsteht, dass der Reisende durch einen Unfall im Zusammenhang mit den Eisenbahnbetrieb⁴⁵ während seines Aufenthaltes in der Eisenbahn oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird⁴⁶.

Das Eisenbahnunternehmen haftet dann nicht:

- wenn der Unfall durch ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte;
- soweit der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen ist;
- wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Beförderer dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des

³⁷ Siehe <http://avus-group.com/mediaCache/DE_Mindestdeckungssummen_Uebersicht_112015_803541.pdf> (zuletzt besucht am 12.4.2016).

³⁸ ABI. L 181 vom 20.7.2000, 65–74.

³⁹ Siehe <<http://www.nbi-ngf.ch/de/nvb/geschichte>> und <<http://www.nbi-ngf.ch/de/nvb/rechtliche-grundlagen/besucherschutz>>, besucht am 12.4.2016.

⁴⁰ Ein internationaler Eisenbahnverkehr liegt vor, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen (vgl. § 1 Anhang A COTIF 1999).

⁴¹ SR 0.742.403.1.

⁴² Vgl. Art. 8 § 3 COTIF 1980.

⁴³ Mit der Inkraftsetzung des Änderungsprotokolls verliert die vorherige Version ihre Wirkung gegenüber den Staaten, die die Änderungen ratifiziert haben (Art. 20 COTIF 1980 und Art. 34 COTIF 1999). Das COTIF 1999 gilt demnach nur für Länder, welche das aktuelle Protokoll ratifizierten. Für die Länder, welche die Änderung 1999 nicht ratifiziert haben, gilt COTIF auch nicht in der vorherigen Version. Vorbehalten bleibt die freiwillige Anwendung des Protokolls 1999.

⁴⁴ SR 0.742.403.12.

⁴⁵ Als Eisenbahnbetrieb gilt auch die Beförderung auf einem Fährschiff (vgl. Art. 31 § 2 COTIF 1999).

⁴⁶ Vgl. Art. 26 § 1 COTIF 1999.

Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.⁴⁷

Bei *Tötung des Reisenden* umfasst der Schadenersatz:

- die infolge des Todes des Reisenden entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Überführung und die Bestattung;
- bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 28 vorgesehenen Schadenersatz.⁴⁸

Haben durch den Tod des Reisenden Personen, denen gegenüber er kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre, den Versorger verloren, so ist auch für diesen Verlust Ersatz zu leisten. Der Schadenersatzanspruch von Personen, denen der Reisende ohne gesetzliche Verpflichtung Unterhalt gewährt hat, richtet sich nach Landesrecht.⁴⁹

Bei *Verletzung oder sonstiger Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit des Reisenden* umfasst der Schadenersatz die notwendigen Kosten, insbesondere für Heilung und Pflege sowie für die Beförderung, und den Vermögensnachteil, den der Reisende durch gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit oder durch eine Vermehrung seiner Bedürfnisse erleidet.⁵⁰ Ob und inwieweit der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in Art. 27 und 28 COTIF 1999 vorgesehenen Schäden, insbesondere den immateriellen Schaden, Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.⁵¹

Der Geschädigte kann zwischen einer *Kapitalabfindung oder einer Rente* wählen, sofern das Landesrecht eine Berentung als zulässig erachtet.⁵² Die Höhe des zu leistenden Schadenersatzes hängt vom Schadensposten ab. Die Haftung für den Versorgungsausfallschaden, den Arbeitsunfähigkeitsschaden und die Vermehrung der Bedürfnisse richtet sich nach den Grundsätzen des anwendbaren Landesrechts, ist aber staatsvertraglich auf insgesamt 175 000 *Sonderziehungsrechte* beschränkt.⁵³

Die Haftungsansprüche im Zusammenhang mit einer Tötung oder Verletzung sind spätestens *innerhalb von zwölf Monaten nach Kenntnis des Schadens* dem Eisenbahnunternehmen bzw. einem der Beför-

derer, bei welchen eine Reklamation erstattet werden kann, anzuzeigen.⁵⁴ Die Ansprüche erlöschen dann nicht, wenn eine der Voraussetzungen gemäss Art. 58 § 2 COTIF 1999 erfüllt ist.⁵⁵ Die Haftungsansprüche sind bei den durch Vereinbarung der Parteien bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten oder vor den Gerichten des Mitgliedstaates geltend zu machen, auf dessen Gebiet der Beklagte seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat.⁵⁶

C. Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr («Montrealer Abkommen»)

Die Haftung für Personen- und Sachschäden, welche im Rahmen eines internationalen Fluges verursacht werden, wurde erstmals im sogenannten *Warschauer-Abkommen*⁵⁷ und den einschlägigen Änderungsprotokollen⁵⁸ einheitlich geregelt. Art. 17 des Warschauer-Abkommens statuiert eine Haftung des Luftfrachtführers für den Schaden, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- und Aussteigen ereignet hat. Die Haftung für Personenschäden wird jedoch nur bis zu einem Betrag von 16 600 *Sonderziehungsrechten* vorgesehen; ein höherer Haftungsbetrag gilt nur dann, wenn eine besondere Vereinbarung zwischen dem Reisenden und dem Luftfrachtführer abgeschlossen wurde.⁵⁹

Die Haftungsregelung des Warschauer-Abkommens wurden 1999 revidiert. Seit dem Inkrafttreten des sogenannten *Montrealer Abkommens*⁶⁰ gelten die unter dem Warschauer Abkommen gültig gewe-

⁴⁷ Vgl. Art. 26 § 2 COTIF 1999.

⁴⁸ Vgl. Art. 27 § 1 COTIF 1999.

⁴⁹ Vgl. Art. 27 § 2 COTIF 1999.

⁵⁰ Vgl. Art. 28 § 2 COTIF 1999.

⁵¹ Vgl. Art. 29 COTIF 1999.

⁵² Vgl. Art. 30 § 1 COTIF 1999.

⁵³ Vgl. Art. 30 § 2 COTIF 1999.

⁵⁴ Vgl. Art. 58 § 1 COTIF 1999.

⁵⁵ Mittels schriftlicher Reklamation sind Ansprüche aus Verletzung und Tötung von Reisenden zu melden, ansonsten erlöschen sie (vgl. Art. 58 § 1 COTIF 1999), es sei denn, der Beförderer hat auf andere Weise vom Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten, der Berechtigte war nicht in der Lage den Unfall rechtzeitig anzuzeigen oder aber der Beförderer hat den Unfall durch sein Verschulden verursacht (vgl. Art. 58 § 2 COTIF 1999).

⁵⁶ Vgl. Art. 57 § 1 COTIF 1999.

⁵⁷ Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12.10.1929 (SR 0.748.410).

⁵⁸ Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929 (SR 0.748.410.1).

⁵⁹ Vgl. Art. 22 Abs. 1 Warschauer Abkommen.

⁶⁰ Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Montreal am 28.5.1999 (SR 0.748.411).

senen Haftungsobergrenzen nicht mehr.⁶¹ Wie unter der Geltung des Warschauer Abkommens besteht die Haftung des Luftfrachtführers nur dann, wenn sich der Unfall, durch den der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.⁶²

Für Personenschäden, welche unterhalb von 113 100 Sonderziehungsrechten liegen, besteht eine *zwingende Kausalhaftung*,⁶³ während bei Personenschäden über diesem Betrag eine *Verschuldenshaftung* greift. Der Luftfrachtführer kann sich von der Haftung befreien, wenn er nachweist, dass:

- der Personenschaden nicht auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder
- dieser Personenschaden ausschliesslich auf eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist.⁶⁴

Haben Luftfahrzeugunfälle den Tod oder die Körperverletzung von Reisenden zur Folge, so hat der Luftfrachtführer, wenn er dazu nach nationalem Recht verpflichtet ist, unverzüglich Vorauszahlungen an schadenersatzberechtigte natürliche Personen zur Befriedigung ihrer unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu leisten. Diese Vorauszahlungen stellen keine Haftungsanerkennung dar und können mit späteren Schadenersatzleistungen des Luftfrachtführers verrechnet werden.⁶⁵

Die Klage auf Schadenersatz muss im Hoheitsgebiet eines der Vertragsstaaten erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, an dem sich der Wohnsitz des Luftfrachtführers, seine Hauptniederlassung oder seine Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsorts.⁶⁶ Die Klage auf Ersatz des Schadens, der durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden entstanden ist, kann ferner im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats erhoben werden, in dem der Reisende im Zeitpunkt des Unfalls seinen ständigen Wohnsitz hatte und in das oder aus dem der Luftfrachtführer Reisende im Luftverkehr gewerbmässig befördert.⁶⁷

D. Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

Die Haftung für Personen- und Sachschäden, welche im Rahmen eines internationalen Fluges verursacht werden, wurde erstmals durch das *Internationale Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See*⁶⁸ geregelt. Der Beförderer (Schiffseigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster des Schiffes) haftet danach für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden entsteht, wenn das Ereignis, das den Schaden verursacht hat, während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Leute beruht.⁶⁹ Ein Verschulden wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, wenn der Tod oder die Körperverletzung durch Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion oder Feuer entstanden ist oder mit einem dieser Ereignisse in Zusammenhang steht.⁷⁰ Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Falle auf einen Betrag von 250 000 Franken beschränkt.⁷¹

Das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, vom 13. Dezember 1974,⁷² sieht ebenfalls eine *ausschliessliche Verschuldenshaftung für Personen- und Sachschäden* vor,⁷³ wobei ein Verschulden nicht bei Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion oder Feuer, sondern auch bei einem Mangel des Schiffes vermutet wird.⁷⁴ Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Fall auf einen Betrag von 46 666 Sonderziehungsrechte je Beförderung beschränkt. Wird nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Rente festgesetzt, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.⁷⁵

⁶¹ Vgl. Art. 22 ff. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12.10.1929 (SR 0.748.410).

⁶² Vgl. Art. 17 Abs. 1 Montrealer Abkommen.

⁶³ Vgl. Art. 21 Abs. 1 Montrealer Abkommen.

⁶⁴ Vgl. Art. 21 Abs. 2 Montrealer Abkommen.

⁶⁵ Vgl. Art. 28 Montrealer Abkommen.

⁶⁶ Vgl. Art. 33 Abs. 1 Montrealer Abkommen.

⁶⁷ Vgl. Art. 33 Abs. 2 Montrealer Abkommen.

⁶⁸ SR 0.747.355.1.

⁶⁹ Vgl. Art. 4 Ziff. 1 Internationales Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See.

⁷⁰ Vgl. Art. 4 Ziff. 2 Internationales Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See.

⁷¹ Vgl. Art. 6 Ziff. 1 Internationales Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See.

⁷² SR 0.747.356.1.

⁷³ Eine Schadenersatzklage wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck kann gegen einen Beförderer oder ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage des Athener Übereinkommens erhoben werden (vgl. Art. 14 Athener Übereinkommen).

⁷⁴ Vgl. Art. 3 Ziff. 3 Athener Übereinkommen.

⁷⁵ Vgl. Art. 7 Ziff. 1 Athener Übereinkommen.

Klagen auf Schadenersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck *verjähren in zwei Jahren*. Die Verjährungsfrist beginnt

- bei Körperverletzung mit dem Tag der Ausschiffung des Reisenden;
- bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, vorausgesetzt, dass diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet.⁷⁶

Eine Klage nach diesem Übereinkommen ist nach Wahl des Klägers vor einem der nachstehend angeführten Gerichte zu erheben, vorausgesetzt, dass das Gericht seinen Sitz in einem Vertragsstaat hat:

- dem Gericht des gewöhnlichen Aufenthalts oder der Hauptniederlassung des Beklagten;
- dem Gericht des in dem Beförderungsvertrag bestimmten Abgangs- oder Bestimmungsort;
- einem Gericht des Staates, in dem sich der Wohnsitz oder der gewöhnliche Aufenthalt des Klägers befindet, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist; oder
- einem Gericht des Staates, in dem der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist.⁷⁷

Ersatzpflicht für verdorbenen Feriengenuss

Vito Roberto*

Derzeitiger Diskussionsstand

Nachdem die Entschädigung für verdorbenen Feriengenuss während vieler Jahre ein dogmatisch anspruchsvolles und im Schrifttum beliebtes Schadenersatzthema war,¹ traten im letzten Jahrzehnt Ermüdungserscheinungen auf. Vertiefte Ausführungen finden sich kaum noch.

Dieser Befund trifft auch auf das deutsche Recht zu, in dem die Thematik in der Vergangenheit zu einer kaum noch überblickbaren Fülle an Publikationen und Gerichtsentscheidungen führte.² Eine unlängst erschienene, fast neuhundertseitige deutsche Monografie über immaterielle Schädigungen widmet sich dagegen auf gerade einmal drei Seiten den verdorbenen Ferien bzw. der «verlorenen» Ferienzeit.³

Noch in den *Achtzigerjahren befürwortete die Lehre* eine Entschädigung für verdorbene Ferien(-zeit) mehrheitlich.⁴ *Heutzutage* wird dies, von wenigen Ausnahmen abgesehen, *abgelehnt*. Einige Autoren halten allerdings eine «Hintertür» für den Fall offen, dass Ferien nachgeholt werden, oder erwähnen die Möglichkeit einer Genugtuungszahlung.⁵

Ausgangsfälle

Die Diskussion in der Lehre begann⁶ mit der *See-reise-Entscheidung* des BGH aus dem Jahre 1956:

* Prof. Dr. iur., LL.M., Rechtsanwalt, Universität St. Gallen, St. Gallen.
¹ Siehe zahlreiche Nachweise bei VITO ROBERTO, Zur Ersatzfähigkeit verdorbener Ferien, recht 1997, 108 ff., 108, Fn. 3.
² Vgl. etwa Staudinger-STAUDINGER, § 651f BGB N 55 ff., oder Palandt-SPRAU, § 651f BGB N 6, jeweils mit zahlreichen Nachweisen.
³ CLAUDIA SCHUBERT, Die Wiedergutmachung immaterieller Schäden im Privatrecht, Tübingen 2013, 33 ff.
⁴ Siehe etwa PETER GAUCH/WALTER R. SCHLUEP, Schweizerisches Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 4. Aufl., Zürich 1987, N 1608g, wonach sich der Frustrationsschaden «auch in der Schweiz eingebürgert» habe.
⁵ Vgl. etwa ALFRED KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, Band II, 2. Aufl., Bern 1998, 29; HEINRICH HONSELL, Differenztheorie und normativer Schadensbegriff, in: Stephan Fuhrer (Hrsg.), FS Schweizerische Gesellschaft für Haftpflicht- und Versicherungsrecht, Zürich 2010, 255 ff., 268; CHK-ZEITER/SCHLUMPF, Art. 14 PauRG N 6 m.w.H.; FRANZ WERRO, Contrat de voyage à forfait et ... vacances gâchées! Y a-t-il un lien entre l'indemnité et le contrat?, in: Pierre Tercier et al. (Hrsg.), FS Gauch, Zürich 2004, 695 ff., 708; siehe auch BK-BREHM, Art. 41 OR N 84e f.
⁶ Genau genommen hatte bereits ANDREAS VON TUHR vor einem Jahrhundert in einer beiläufigen Bemerkung in seinen Lehrbüchern zum deutschen BGB bzw. zum schweizerischen OR die Grundlage für die später einsetzende Diskussion gelegt, indem er beim Schadensbegriff erwähnte, dass auch freiwillig gemachte Aufwendungen wie Schäden zu ersetzen seien, wenn sie durch ein schädigendes Ereignis

⁷⁶ Vgl. Art. 16 Ziff. 1 und 2 Athener Übereinkommen.

⁷⁷ Vgl. Art. 17 Ziff. 1 Athener Übereinkommen.