Die Haftung des Luftfrachtführers für Transportschäden im schweizerischen Recht

Autor(en): **Schweickhardt, Armin**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV**

Band (Jahr): **65 (1946)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-896047

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Haftung des Luftfrachtführers für Transportschäden im schweizerischen Recht.

Von Dr. Armin Schweickhardt, Zürich.

I. Einleitung.

Mit dem Kriegsende wurden die Fesseln gelockert, die lange Jahre den zivilen Luftverkehr fast vollständig lahmlegten. Die stolzen Silbervögel der Swissair sind aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht und ziehen immer weitere Bahnen über die engen Grenzen hinweg in entfernte Länder. Ruhte auch der zivile Luftverkehr über all die Kriegsjahre hindurch, so stand doch die Flugtechnik nicht still. Wie der erste, brachte der zweite Weltkrieg bedeutende technische Errungenschaften im Flugwesen, die sich die zivile Aviatik nunmehr für ihre friedlichen Zwecke zunutze macht. Folge dieser fortschrittlichen Entwicklung ist ein noch vor wenigen Jahren kaum geahnter Aufschwung der zivilen Luftfahrt, der das Flugzeug für gewisse Warenkategorien als gleichwertiges Verkehrsmittel an die Seite der Eisenbahn und des Schiffes stellt, ja ihm im Frachtverkehr für die Beförderung über weite Strecken in bezug auf kleine, hochwertige Güter bereits eine Vorrangstellung verleiht.

Angesichts der Bedeutung, die der Luftfahrt im modernen Verkehrswesen zukommt, und der Beliebtheit, deren sich das Verkehrsflugzeug bei immer größeren Personenkreisen erfreut, dürfte es nicht verfehlt sein, die Frage der Haftung der Luftfrachtführer, insbesondere der Luftverkehrsgesellschaften, im schweizerischen Recht für Transportschäden, die die von ihnen transportierten Güter im Verlaufe der Beförderung erleiden, näher zu erörtern.

Zwar sind zur Zeit Bestrebungen für eine gründliche Überholung der Luftfahrtgesetzgebung im Gange. Im Zusammenhang mit diesen Revisionsarbeiten wird auch die Haftpflicht des zivilen Luftfrachtführers neu geregelt werden. Es erscheint daher müßig, den Stand einer rechtlichen Ordnung darzulegen, deren Änderung in naher Zukunft bevorsteht. Wenn wir uns dennoch zu dieser Arbeit entschlossen haben, so in erster Linie deshalb, weil aus der Erkenntnis der der geltenden Regelung anhaftenden Mängel am ehesten die Richtlinien abgeleitet werden können, deren Befolgung eine den gegebenen Bedürfnissen und Interessen adäquate Lösung der sich stellenden Probleme gewährleistet.

II. Die geltende Regelung.

Die rechtlichen Grundlagen der Haftung des Luftfrachtführers für Transportschäden sind verschieden,

1. je nach der Art der Haftung: diese kann gesetzlich oder vertraglich geregelt sein;

2. je nach der Art der Beförderung: eine internationale Beförderung im Sinne des Warschauer Abkommens untersteht einer anderen Haftungsregelung als eine sonstige Beförderung;

3. je nach der Art des Schadens: Auf Grund der Haftungsregelung des Warschauer Abkommens und der darauf abgestimmten vertraglichen Haftungsregelung der der IATA. (International Air Traffic Association) angeschlossenen Luftfahrtunternehmen sind für Flugschäden andere Haftungsgrundsätze maßgebend als für Nichtflugschäden.

A. Die gesetzliche Regelung.

1. Internationale Beförderungen im Sinne des Warschauer Abkommens.

a) Flugschäden.

Die «internationalen» Beförderungen im Sinne des Warschauer Abkommens unterstehen in bezug auf Flugschäden der Haftungsordnung dieses Abkommens, dem neben den meisten europäischen und zahlreichen außereuropäischen Staaten auch die Schweiz beigetreten ist.

Als «internationale Beförderung» im Sinne des Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach der Vereinbarung der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort im Gebiet zweier Vertragsstaaten liegen oder bei der diese Orte zwar im Gebiet nur eines Vertragsstaates liegen, aber eine Zwischenlandung im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, der kein Vertragsstaat zu sein braucht. Maßgebend ist stets nur die ursprüngliche vertragliche Abmachung bei Vertragsabschluß; spätere Änderung des Bestimmungsortes durch Verfügung des Absenders oder eine vorzeitige Unterbrechung des Lufttransports ist ohne Bedeutung für die Bestimmung seines internationalen Charakters.

Da die von der Swissair zur Zeit beflogenen Länder dem Warschauer Abkommen ebenfalls beigetreten sind, gelten die Haftungsbestimmungen dieses Abkommens für alle Luftbeförderungen aus der Schweiz nach diesen Ländern und vice versa. Liegt aber der in einem Luftfrachtbrief der Swissair angegebene Bestimmungsort in dem Gebiet eines Nichtvertragsstaates, und besorgt die Swissair nur eine Teilbeförderung nach einem Vertragsstaat, so würde das Warschauer Abkommen auch auf diese Teilbeförderung keine Anwendung finden, da ja der vereinbarte Bestimmungsort der nach Maßgabe der vertraglichen Abmachung als Einheit aufzufassenden Luftbeförderung nicht in einem Vertragsstaat liegt und somit der vereinbarte Transport

des Guts keine internationale Beförderung im Sinne des Warschauer Abkommens darstellt. Gleichgültig ist, ob die Beförderung ausschließlich auf dem Luftweg erfolgt, oder ob sie außer mit einem Flugzeug streckenweise auch mit einem anderen Verkehrsmittel ausgeführt wird.

Gemäß Art. 18 des Abkommens hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht; doch ist seine Haftung gemäß Art. 22 beschränkt auf eine Summe von 250 Fr. Poincaré pro kg, was abgerundet nach dem gegenwärtigen Kurs 72 Schweizer Franken entspricht. Die Art des zu ersetzenden Schadens richtet sich nach ordentlichem Landesrecht, da das Abkommen selber hierüber nichts Näheres bestimmt. Nach den einschlägigen Vorschriften des schweizerischen OR ist nur der Sachwert des verlorenen oder beschädigten Transportguts zu ersetzen; sonstiger, unmittelbarer Schaden fällt außer Betracht, es sei denn, daß der Ersatz eines den Sachwert übersteigenden Interesses vereinbart wird. Derartige höhere Interessedeklarationen sind zwar im Warschauer Abkommen ausdrücklich vorgesehen, werden aber von den der IATA angeschlossenen europäischen Luftfahrtunternehmen und damit auch von der Swissair nicht angenommen.

Eine weitere wichtige Einschränkung der im Warschauer Abkommen statuierten Haftpflicht des Luftfrachtführers für Transportschäden besteht darin, daß sie als Verschuldenshaftung, nicht als Kausalhaftung ausgebaut ist. Der Luftfrachtführer kann sich exkulpieren, indem er nachweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben. Ferner hat er in Anlehnung an seerechtliche Grundsätze fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs durch seine Piloten oder sonstige Bediensteten nicht zu vertreten (Art. 20).

Diese Haftungsbeschränkungen (Festsetzung einer maximalen Haftungssumme, Exkulpationsmöglichkeit) gelten

gemäß Art. 25 nicht, wenn der Luftfrachtführer oder seine Leute den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt haben, «die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht». Über die Bedeutung dieser Worte gehen die Meinungen auseinander. Während die einen annehmen, es falle unter den Begriff der dem Vorsatz gleichstehenden Fahrlässigkeit die dem englischen Recht unbekannte Verschuldensform der groben Fahrlässigkeit, wollen andere darunter nur die verschiedenen Abarten des Vorsatzes, insbesondere den eventuellen Vorsatz, verstanden wissen.

Die Haftungsbestimmungen des Warschauer Abkommens sind zwingender Natur. Art. 23 erklärt jede Vereinbarung, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausgeschlossen oder die festgesetzte Haftsumme herabgesetzt werden soll, als nichtig.

Der Haftungsordnung des Warschauer Abkommens unterstehen nicht alle Haftpflichtansprüche, die bei Ausführung einer internationalen Beförderung entstehen können. Vielmehr will dieses Abkommen nur eine Haftungsregelung treffen für solche Schadenfälle, die mit dem Flugbetrieb im Zusammenhang stehen, somit auf das Flugrisiko zurückzuführen sind. Es muß sich somit um einen Flugschaden handeln. Die Abgrenzung von den übrigen Transportschäden wird in Art. 18 Abs. 1, 2 des Abkommens zeitlich festgelegt: der Schaden muß in dem Zeitraum eingetreten sein, während dessen das Transportgut sich auf einem Flugplatz, an Bord eines Luftfahrzeugs oder bei Landung außerhalb eines Flugplatzes, an einem beliebigen Ort unter der Obhut des Luftfrachtführers befindet. Durch diese zeitliche Abgrenzung wird eine deutliche Demarkationslinie gezogen, die wenig Raum für zweifelhafte Grenzfälle übrigläßt. Für Fälle, in denen nicht mit Sicherheit feststeht, ob der Schaden während der Luftbeförderung oder auf dem Transport zur Verladung, Ablieferung oder Umladung des Guts entstanden ist, stellt Art. 18 Abs. 3 des Abkommens die widerlegbare Ver-

mutung auf, daß es sich um einen durch das Abkommen geregelten Flugschaden handelt.

b) Nichtflugschäden.

Mit der Abwicklung der eigentlichen Luftbeförderung sind die Verpflichtungen des Luftfrachtführers aus dem Transportvertrag nicht erfüllt. Der Luftbeförderung, die mit dem Eintreffen des Transportguts auf dem Flugplatz, bzw. bei Landung außerhalb eines Flugplatzes — mit der Inobhutnahme des Guts durch den Luftfrachtführer einsetzt und mit der Entfernung des Transportguts vom Flugplatz, bzw. bei Landung außerhalb eines Flugplatzes — mit der Aufgabe des Gewahrsams des Luftfrachtführers aufhört, geht eine durch das Transportverhältnis gedeckte Zeitspanne voraus, bzw. folgt eine solche Zeitspanne nach, während der das Transportgut zahlreichen Gefahren ausgesetzt ist, die mit dem Flugrisiko nicht in Zusammenhang stehen: es muß unter Umständen nach der Auflieferung in vom Flugplatz getrennten Lagerräumen für den Transport bereitgehalten, zum Flugplatz spediert, nach der Luftbeförderung vom Flugplatz wegbefördert, wiederum gelagert, dem Empfänger zugestellt werden. Alle diese Vorkehren erfordern Manipulationen, durch die das Transportgut nicht minder gefährdet ist als durch die eigentliche Luftbeförderung.

Die Haftpflicht für außerhalb der Luftbeförderung auftretende Schäden richtet sich auch bei internationalen Beförderungen im Sinne des Warschauer Abkommens nicht nach den Haftungsbestimmungen dieses Abkommens. Sie untersteht vielmehr, wie die sonstigen Luftbeförderungen überhaupt, dem ordentlichen Landesrecht, dessen Regelung in Abschnitt II A 2 hiernach pro memoria kurz dargelegt wird.

2. Übrige Beförderungen.

Darunter fallen sämtliche intern-schweizerischen Beförderungen, ferner Beförderungen aus der Schweiz nach

Ländern, die nicht dem Warschauer Abkommen beigetreten sind, und vice versa.

Für Schäden, die sich bei einer solchen nicht internationalen Beförderung ereignen, haftet der Luftfrachtführer gemäß den frachtvertraglichen Haftungsbestimmungen des OR (Art. 447 ff. OR), gleichgültig, ob es sich um Flug- oder Nichflugschäden handelt.

Danach haftet der Luftfrachtführer grundsätzlich bei Verlust, Untergang oder Beschädigung des Transportguts bis zum vollen Sachwert des Guts. Er kann sich dieser Haftung durch den Nachweis einer der in Art. 447 OR aufgezählten Haftungsbefreiungsgründe entschlagen. Als solche gelten Verursachung des Schadens

a) durch die natürliche Beschaffenheit des Guts,
b) durch ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders oder Empfängers,
c) durch Umstände, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

Gemäß den in Abschnitt II A 1 hievor enthaltenen Darlegungen gelten diese Bestimmungen auch für die Haftung aus Nichtflugschäden bei internationalen Beförderungen im Sinne des Warschauer Abkommens.

Im Gegensatz zu der gesetzlichen Regelung des Warschauer Abkommens hat die gesetzliche Haftungsregelung des Frachtführers nach Art. 447 OR nur beschränkt zwingenden Charakter. Gemäß Art. 455, Abs. 1, sind Transportanstalten, zu deren Betrieb es einer staatlichen Genehmigung bedarf — darunter fallen auch die zivilen Luftfahrtunternehmen — nicht befugt, die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen über die Verantwortlichkeit des Frachtführers zu ihrem Vorteile durch besondere Übereinkunft oder durch Reglemente im voraus auszuschließen oder zu beschränken. Jedoch sind gemäß Art. 455 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 447 Abs. 3 Verabredungen, wonach ein den vollen Wert übersteigendes Interesse oder weniger als der volle Wert zu ersetzen ist, zulässig.

B. Die vertragliche Haftungsregelung der Swissair.

Schon bald nach dem Inkrafttreten des Warschauer Abkommens in den verschiedenen Vertragsstaaten wurde die durch die Unterscheidung von internationalen und nicht internationalen Beförderungen bedingte Doppelspurigkeit der rechtlichen Regelung des Luftbeförderungsverhältnisses als unzweckmäßig erachtet, läßt sie sich doch durch keinerlei sachliche Gründe rechtfertigen. Sie bedeutet nur eine unnötige Komplizierung des an sich schon mit Rücksicht auf seinen internationalrechtlichen Charakter komplexen Rechtsverhältnisses und ist nicht eben geeignet, dessen Verständnis zu erleichtern. Zudem hat die Beschränkung der im Warschauer Abkommen enthaltenen gesetzlichen Ordnung des Luftbeförderungsverhältnisses auf internationale Beförderungen im Sinne dieses Abkommens den großen Nachteil, daß in Vertragsstaaten, die — wie die Schweiz — bis anhin ein besonderes Luftfrachtrecht noch nicht eingeführt haben, auf die übrigen Beförderungen Rechtsgrundsätze zur Anwendung kommen, die auf ganz andere Transportverhältnisse, als sie durch den modernen Luftverkehr geschaffen werden, zugeschnitten sind. Daß die aus solchen nichtkonformen Rechtsregeln abgeleiteten Lösungen privatluftrechtlicher Fragen vielfach nicht befriedigen können, leuchtet ohne weiteres ein.

Es war daher verständlich, daß die an einer einheitlichen und rechtskonformen Ordnung des Luftfrachtrechts in erster Linie interessierten zivilen Luftfahrtunternehmen von Anfang an bestrebt waren, diesem Übelstand abzuhelfen. Sie erblickten das geeignete Mittel darin, daß sie die transportrechtliche Regelung der dem Warschauer Abkommen nicht unterstellten Luftbeförderungen durch Aufstellung vertraglicher Beförderungsbedingungen mit der für internationale Beförderungen geltenden Regelung des Warschauer Abkommens in Einklang brachten. Dies geschah durch die von der IATA aufgestellten und von sämtlichen Mitgliedern — und damit auch von der Swissair

— übernommenen Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr.

Diese Bedingungen, die zur Zeit allerdings revidiert werden, enthalten in Art 19 ff. Bestimmungen, die, abgesehen von wenigen Abweichungen, eine Kopie der im Warschauer Abkommen vorgesehenen Haftungsregelung darstellen. Die gleichen Haftungsgrundsätze (Verschuldenshaftung), die gleichen Haftungsbeschränkungen (250 Fr. Poincaré pro kg, Haftungsausschluß für Lenkungs-, Führungs- und Navigationsfehler) sind darin statuiert, mit der Einschränkung allerdings, daß die Regel des Art. 25 des Warschauer Abkommens, wonach bei Vorsatz oder gleichbedeutendem Verschulden des Luftfrachtführers oder seiner Leute volle Schadenhaftung eintritt, weggelassen wurde. Mitübernommen wurde auch die Begrenzung der fraglichen Haftungsregelung auf eigentliche Flugschäden, wobei von dem im Warschauer Abkommen angegebenen Unterscheidungsmerkmal ausgegangen wird.

Für alle andern Schadenfälle und damit für alle Nicht-Flugschäden, ist in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen der IATA eine generelle Enthaftung ausbedungen, unter Vorbehalt der entgegenstehenden zwingenden Bestimmungen des jeweils anwendbaren nationalen Rechts.

Als solche kommt für das schweizerische Recht neben den allgemeinen Bestimmungen von Art. 100 und 101 OR hinsichtlich der Haftpflicht eines konzessionierten Luftfahrtunternehmens für Transportschäden die zwingende Vorschrift des Art. 455 Abs. 1 OR in Betracht, vor der die erwähnte generelle Enthaftungsklausel keinen Bestand haben dürfte. Die Swissair pflegt sich dadurch gegen unverhältnismäßig hohe Haftpflichtansprüche zu sichern, daß sie auch bei Nichtflugschäden subsidiär, das heißt für den Fall der Ungültigkeit der Enthaftungsklausel, die Reduktion der Haftsumme auf den im Warschauer Abkommen festgesetzten Höchstbetrag (250 Fr. Poincaré pro kg) vereinbart, was gemäß Art. 455 Abs. 2 OR in Verbindung mit Art. 447 Abs. 3 OR zulässig ist.

III. Schlußbetrachtungen.

1. Die Mängel der geltenden Regelung.

Der geltenden Regelung der Haftpflicht des Luftfrachtführers für Transportschäden haften verschiedene Mängel an. Sie sind in der Vielheit der Rechtsquellen begründet, auf die sie sich stützt. Das Nebeneinander von dem internationalen Luftprivatrechtsabkommen entliehenen Rechtsnormen und solchen des nationalen Frachtrechts, denen sich teils ergänzend, teils ändernd die vertraglichen Beförderungsbedingungen der zivilen Luftfahrtunternehmen zugesellen — ganz zu schweigen von der Haftpflichtregelung für Luftpostsendungen, die ihre eigenen Wege geht und sich nach der Postgesetzgebung richtet —, schafft ein buntscheckiges Gefüge von Rechtssätzen, dessen Entwirrung an den juristischen Scharfsinn eines Fachmanns, geschweige denn eines Laien, große Anforderungen stellt. Die Kompliziertheit erhöht sich noch, wenn man den nationalen Boden verläßt und — dem internationalen Charakter des zivilen Luftverkehrs entsprechend — sich auf die höhere Warte des internationalen Luftprivatrechts stellt. Soweit nicht für die Beurteilung eines Schadenfalles die vereinheitlichende Ordnung des Warschauer Abkommens maßgebend ist — und sie gilt, wie wir oben ausgeführt haben, nur im Verkehr zwischen den Vertragsstaaten und zudem auch hier nur unter Einschränkung auf die eigentlichen Flugschäden —, müssen ebenso viele verschiedene nationale Rechte in Betracht gezogen werden, als verschiedene Staaten und nationale Unternehmen an der Luftbeförderung beteiligt sind. Darunter jeweils das anwendbare Recht herauszufinden, dürfte nicht immer leicht fallen.

Die durch die Vielheit der Rechtsquellen geschaffene Uneinheitlichkeit und Unübersichtlichkeit der Haftungsverhältnisse schafft zudem eine unerträgliche Rechtsunsicherheit, die einer gedeihlichen Entwicklung des zivilen Luftverkehrs nicht zuträglich sein kann. Namentlich wird

es bei dem vorherrschenden Wirrwarr von Gesetzesbestimmungen dem Luftfrachtführer schwer möglich sein, die von ihm zu tragenden Schadenrisiken richtig einzuschätzen und sich dagegen in geeigneter Weise zu sichern.

Ein weiterer Nachteil der geltenden Regelung ist in dem bereits erwähnten Mangel einer konformen, dem besonderen Charakter und den besonderen Bedürfnissen des modernen zivilen Luftverkehrs gebührend Rechnung tragenden nationalen privaten Luftrechtsordnung zu erblicken.

2. Die Mittel zu deren Behebung.

Der geschilderten wirren Rechtslage abzuhelfen, weist der Entwurf zum neuen Luftfahrtgesetz den einzig gangbaren Weg: er sieht die Ausarbeitung eines Lufttransportreglements unter Anpassung an die für internationale Beförderungen geltende staatsvertragliche Regelung, das heißt an das Warschauer Abkommen vor. Damit werden gleichzeitig zwei Ziele erreicht: die unnötige Unterscheidung zwischen internationalen Beförderungen und sonstigen Beförderungen wird dadurch illusorisch, und ferner wird durch die Übernahme von Rechtsnormen des überstaatlichen Luftrechts in die nationale Gesetzgebung eine Vereinheitlichung des Luftweltrechts angestrebt, die von allen Freunden und Förderern des zivilen Luftverkehrs als ideales, seiner Bedeutung angemessenes Ziel erkannt wird.

Doch vermag dieser Schritt für sich allein die aufgezeigten Mängel nicht vollständig auszumerzen, sofern nicht gleichzeitig der nach dem Warschauer Abkommen auf die Flugschäden beschränkte Geltungsbereich der Haftpflichtbestimmungen auch auf die Nichtflugschäden ausgedehnt und damit auch jene Doppelspurigkeit der geltenden Haftungsordnung behoben wird, die durch die zeitliche Aufteilung des Luftbeförderungsverhältnisses in die eigentliche Luftbeförderung einerseits und die Vor- bzw. Nachbeförderung andererseits bedingt ist.

Diese Unterscheidung verschiedener Beförderungsabschnitte bedeutet eine künstliche Zergliederung des Trans-

portverhältnisses, das in seiner ganzen zeitlichen Ausdehnung eine Einheit darstellt und daher auch einheitlich geregelt werden sollte. Die daraus entspringende Verpflichtung des Frachtführers, das anvertraute Gut unversehrt dem Bestimmungsort zuzuführen, besteht gleichermaßen während der ganzen Dauer des Transportes zu Recht, und die von ihm verlangte Sorgfalt bei der Erfüllung dieser Verpflichtung läßt sich nicht nach dem jeweiligen Transportstadium abstufen. Demgemäß ist auch seine Haftpflicht während der ganzen Dauer des Transportverhältnisses nach gleichen Grundsätzen zu beurteilen.

Ein weiterer Vorbehalt bezüglich der Übernahme der Haftungsbestimmungen des Warschauer Abkommens in die nationale Gesetzgebung dürfte am Platz sein; die getreue Kopierung dieser Regelung ist durch die erwähnten Zwecke gerechtfertigt, soweit es sich um bewährte Haftungsgrundsätze handelt. Untunlich dürfte sie aber sein in bezug auf Detailbestimmungen, die in der Praxis nicht befriedigt haben und deren Revision aus diesem Grunde bereits empfohlen worden ist. Dies trifft namentlich zu auf die unklare und angefochtene Bestimmung des Art. 25 des Abkommens. Der dieser Bestimmung vielfach zugrunde gelegte Sinn der Statuierung einer unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers im Falle seines grobfahrlässigen Verschuldens oder des grobfahrlässigen Verschuldens seiner Leute wird sich in verschiedener Hinsicht nachteilhaft auswirken.

Es ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß diese Bestimmung so verstanden wegen ihrer großen praktischen Tragweite und der Dehnbarkeit des als Kriterium für die Ausschaltung der Haftungsbeschränkungen verwendeten Begriffs der groben Fahrlässigkeit Anlaß zu zahlreichen Prozessen geben wird. Denn in der Praxis werden sehr oft Grenzfälle vorkommen, bei denen man in guten Treuen verschiedener Ansicht darüber sein kann, ob ein bestimmtes fehlerhaftes Verhalten eines Bediensteten als grobe oder leichte Fahrlässigkeit zu werten ist. Denke man zum

Beispiel an den leicht möglichen Fall, daß ein Frachtangestellter eine aus dem Frachtbrief ersichtliche Anweisung im Drang der Geschäfte übersieht und dadurch den Verlust oder Untergang einer wertvollen Sendung verursacht. Von der Bewertung dieses Verschuldens als grober oder leichter Fahrlässigkeit wird es abhängen, ob der Luftfrachtführer für den vollen, vielleicht in die Tausende von Franken gehenden Wert der Sendung oder aber nur für die gesetzlich bestimmte Höchsthaftsumme aufzukommen hat. Aber auch abgesehen von der elastischen Dehnbarkeit dieser Vorschrift, bedeutet die uneingeschränkte Behaftung des Luftfrachtführers für den vollen Schaden bei grobfahrlässigem Verschulden für ihn eine äußerst schwere Belastung, besonders wenn berücksichtigt wird, daß ihm naturgemäß vielfach sehr hochwertige Güter anvertraut werden. Es darf u. E. nicht außer acht gelassen werden, daß das moderne zivile Luftfahrtunternehmen ein der breiten Öffentlichkeit dienendes Großunternehmen darstellt, das einen sich immer mehr steigernden und demgemäß hohe Gefahrrisiken in sich bergenden Massenverkehr zu bewältigen hat. Außer der Sicherheit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit seiner Verkehrsdienste spielen für die Beurteilung seines Nutzwertes im Dienste der Volkswirtschaft auch deren Kosten eine wesentliche Rolle. Man sollte ihm daher durch Ausgestaltung einer angemessenen Haftpflichtregelung ein tragbares Schadenrisiko auferlegen, das ihm ermöglicht, die von ihm beanspruchten lebenswichtigen Dienste zu möglichst günstigen Bedingungen anzubieten. Dieses Ziel kann dadurch erreicht werden, daß eine Bestimmung ins Lufttransportreglement aufgenommen wird, die mit Bezug auf das schweizerische Recht eindeutig jener Auslegung des umstrittenen Art. 25 des Warschauer Abkommens den Vorzug gibt, nach welcher dadurch eine unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers nur bei Vorsatz statuiert werden sollte.