

85.321

Motion Leuenberger Moritz
Luftfrachtführer. Haftung
Transporteurs aériens. Responsabilité

Wortlaut der Motion vom 5. Februar 1985

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Änderung der Luftfahrtgesetzgebung vorzulegen, welche für Inlandflüge

– den Höchstbetrag des Schadenersatzes von gegenwärtig 72 500 Franken pro Reisenden zugunsten einer unbeschränkten Haftung, allenfalls einer höheren Limitierung, aufhebt und

– statt der gegenwärtig gültigen zwei Jahre nach dem Unfall eintretenden Verwirkungsfrist die allgemeinen Verjährungsfristen des Obligationenrechtes einführt.

Texte de la motion du 5 février 1985

Le Conseil fédéral est invité à soumettre aux Chambres fédérales un projet prévoyant de modifier de la façon suivante les dispositions de la législation sur les transports aériens qui régleme la responsabilité civile pour le trafic interne:

– La limite supérieure de 72 500 francs de l'indemnité par voyageur doit être supprimée, pour faire place à une responsabilité illimitée, ou tout au moins relevée.

– Le délai de péremption de deux ans à compter de la date d'un accident doit être remplacé par les délais de prescription ordinaires du code des obligations.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlín, Borel, Braunschweig, Chopard, Christinat, Clivaz, Deneys, Eggli-Winterthur, Euler, Fankhauser, Fehr, Friedli, Gloor, Hubacher, Jaggi, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Mauch, Meizoz, Morf, Nauer, Neukomm, Reimann, Renschler, Rohrer, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruffy, Stamm Walter, Stappung, Vannay, Weber-Arbon, Zehnder (34)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Durch die Zunahme von Inlandflügen, insbesondere Verletzentransporte, Geschäftsverkehr, Tourismusflügen usw. drängt sich eine befriedigende Regelung des Haftpflichtrechtes auf, welches, wie in Artikel 79 des Luftfahrtgesetzes an und für sich festgehalten, sich an den schweizerischen Grundsätzen des Haftpflichtrechtes orientieren sollte, statt an internationalen Vereinbarungen, welche ganz anderen Bedürfnissen, vor allem aber auch fremden Rechtssystemen zu folgen haben.

Die auf 72 500 Franken begrenzte Haftungssumme pro Passagier ist ein Anachronismus, der dem Prinzip unseres Haftpflichtrechtes widerspricht, wonach ein vertraglich oder ausservertraglich verursachter Schaden grundsätzlich vollumfänglich zu ersetzen ist.

Gemäss Artikel 3 Absatz 1 Lufttransportreglement ist Artikel 29 des Warschauer Abkommens vom 12. Oktober 1929/28. September 1955 auch für Inlandflüge gültig. Demnach ist ein Geschädigter gehalten, spätestens zwei Jahre nach dem Unfalldatum seinen Schadenersatz gerichtlich geltend zu machen, auch wenn er den Schaden noch gar nicht kennt. Die Frist ist im Gegensatz zur Verjährung nicht unterbrechbar (BGE 108 II 239). Verwirkungsfristen sind dem schweizerischen Haftpflichtrecht völlig fremd. Ein öffentliches Interesse einer Verwirkung (vgl. Jean Albert Wyss, «La péremption dans le code civil suisse», Lausanne 1957, S. 52) bei der Haftung des Luftfrachtführers ist nicht einzusehen. Anders verhält es sich bei internationalen Lufttransporten, wo ein Interesse an einer raschen, einfachen und für alle Länder einheitlichen Lösung besteht. Die Motion betrifft indessen nur den Inlandverkehr.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mai 1985

Zu den einzelnen, ausschliesslich den Binnenluftverkehr betreffenden Begehren der Motion wird wie folgt Stellung genommen:

1. Einführung der summenmässig nicht beschränkten Haftung des Lufttransportführers: Die Verwirklichung dieses Begehrens würde eine Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) bedingen, da einerseits Artikel 75 Absatz 1 LFG den Bundesrat verpflichtet, sich beim Erlass der Vorschriften über die Haftpflicht des Lufttransportführers «an die Grundsätze der für die Schweiz verbindlichen internationalen Übereinkommen» zu halten und andererseits alle für die Schweiz verbindlichen wie auch alle für die Schweiz möglicherweise in absehbarer Zukunft verbindlich werden den internationalen lufttransportrechtlichen Übereinkommen auf dem Grundsatz der summenmässigen Beschränkung der Haftpflicht des Lufttransportführers beruhen.

Es trifft zu, dass im schweizerischen Recht die summenmässige Begrenzung der Haftpflicht eine Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz des vollen Schadenausgleichs darstellt. Sie lässt sich daher nur im Zusammenhang mit entsprechenden internationalen Vereinbarungen im Interesse einheitlicher Regelungen rechtfertigen. In der Botschaft zum LFG vom 21. Dezember 1948 (BBl 1945 I 365) wurde die in Artikel 75 Absatz 1 verankerte Anlehnung der Haftungsordnung im Binnenverkehr an das internationale Recht mit dem Umstand begründet, dass im schweizerischen Luftverkehr über zwei Drittel aller Beförderungsverträge dem internationalen Lufttransportrecht unterstehen. Die hervorragende Bedeutung des internationalen Transportrechtes ist im heutigen Zeitpunkt kaum weniger ausgeprägt. Es ist daher im Interesse einer einheitlichen Gesetzgebung nach wie vor gerechtfertigt, den beim Erlass des Luftfahrtgesetzes gefällten Grundsatzentscheid beizubehalten und den Binnenverkehr entsprechend dem internationalen Transportrecht zu regeln.

Zurzeit wird eine Revision des Luftfahrtgesetzes vorbereitet; Teile der Vorlage befinden sich vor der Eidgenössischen Luftfahrtkommission. Die gegenwärtige Regelung von Artikel 75 ist nicht in die Revision einbezogen. Hingegen soll der Bundesrat ermächtigt werden, die Sonderregeln des Lufttransportrechtes generell auch auf unentgeltliche Flüge auszudehnen.

2. Erhöhung der Haftungssumme von 72 500 Franken gegenüber jedem Reisenden (Art. 9 Bst. a des Lufttransportreglementes, SR 748.411):

Artikel 75 Absatz 3 LFG ermächtigt den Bundesrat, im Binnenverkehr die Begrenzung der Haftpflicht zugunsten der Geschädigten abweichend von den für die Schweiz verbindlichen Übereinkommen zu regeln. Dem Begehren könnte somit ohne Änderung des Luftfahrtgesetzes entsprochen werden.

Das Begehren verdient nähere Prüfung. Nachdem gegenüber den schweizerischen Unternehmungen des gewerbmässigen Luftverkehrs gestützt auf Artikel 75 Absatz 4 LFG schon seit dem 1. Januar 1983 sowohl für Ausland- wie auch für Inlandflüge eine Haftungssumme von 200 000 Franken durchgesetzt werden kann (Art. 104 Ziff. 1 Bst. I und Art. 117a LFG), scheinen einige Gründe dafür zu sprechen, für sämtliche Binnenflüge, welche unter die Sonderbestimmungen des Lufttransportreglementes fallen, in der wichtigen Frage der Haftungssumme gleiches Recht zu schaffen. Zwar ist der Kreis der entgeltlichen, nicht durch Unternehmungen des gewerbmässigen Luftverkehrs durchgeführten Flüge verhältnismässig klein. Die Erhöhung der summenmässigen Haftungsbeschränkung bedeutet aber eine Annäherung an den Grundsatz des vollen Schadenausgleichs.

3. Verjährungsfrist nach Obligationenrecht statt der zweijährigen Verwirkungsfrist nach Artikel 29 der Warschauer Haftungsordnung:

Dieses Begehren macht wahrscheinlich eine Änderung von Artikel 75 LFG notwendig; es wäre zu prüfen, ob ein Abweichen von der Verwirkungsregelung der Warschauer Haftungsordnung ein Abweichen von den Grundsätzen internationaler Übereinkommen nach Artikel 75 Absatz 1 LFG bedeutet. Nach Rechtsprechung und herrschender Lehre verjähren Schadenersatzansprüche aus Vertragsverletzung gemäss dem Obligationenrecht in zehn Jahren. Ausservertragliche Schadenersatzansprüche unterstehen gemäss Artikel 60 des Obligationenrechts einer relativen Verjährungsfrist von einem Jahr und einer absoluten Verjährungsfrist von zehn Jahren. Es ist zu überlegen, ob diese Regelung hier sachlich gerechtfertigt ist. Dabei ist wiederum darauf zu achten, dass die Unterschiede zwischen nationalem und internationalem Lufttransportrecht nicht zu gross werden. Die geltenden Verjährungs- und Verwirkungsfristen werden auch bei der bevorstehenden Gesamtrevision des Haftpflichtrechts zu überprüfen sein.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Begehren 1 der Motion abzuweisen und die Begehren 2 und 3 in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen gemäss Antrag des Bundesrates

Transmis selon la proposition du Conseil fédéral

85.305

Postulat Meier-Zürich

Waldsterben.

Schweizer Delegation beim Europarat

Dépérissement des forêts.

Délégation suisse auprès du Conseil de l'Europe

Wortlaut des Postulates vom 4. Februar 1985

Sofern der Europarat nicht bereit ist, grenzüberschreitende und wirksame Massnahmen gegen das Waldsterben zu beschliessen, wird der Bundesrat ersucht, die Schweizer Delegation auf Ende 1985 aus diesem Rat zurückzuziehen.

Texte du postulat du 4 février 1985

Le Conseil fédéral est prié de retirer la délégation suisse auprès du Conseil de l'Europe pour la fin de 1985, si d'ici cette date ledit conseil ne s'est pas montré disposé à arrêter des mesures transfrontières efficaces pour lutter contre le dépérissement des forêts.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 15. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mai 1985

Luftverschmutzung und saurer Regen sind zwei der Gründe für das weitverbreitete Waldsterben. Dieses Phänomen, das sich über ganz Europa ausbreitet, verlangt sowohl nach nationalen als auch nach grenzüberschreitenden Massnahmen und Lösungen. All dies erfordert eine internationale Zusammenarbeit, deren Durchführbarkeit in den siebziger Jahren in der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und an der Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit (KSZE) studiert wurde. Auf Anregung der KSZE wurde in der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE), die alle ost-

und westeuropäischen Staaten sowie die USA und Kanada vereint und die daher besonders geeignet für die Erfüllung dieser Aufgabe ist, ein Übereinkommen über die weiträumige grenzüberschreitende Luftverschmutzung abgeschlossen, das am 16. März 1983 in Kraft trat und das inzwischen von 29 der 34 Mitgliedstaaten der ECE, darunter der Schweiz am 6. Mai 1983, und von den Europäischen Gemeinschaften ratifiziert worden ist. Dieses Übereinkommen steckt die Rahmenbedingungen für die internationale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung ab und bedarf der Konkretisierung durch praktische Massnahmen. Die im Rahmen der ECE Ende Juni 1984 in München durchgeführte multilaterale Konferenz über Ursachen und Verhinderung von Wald- und Gewässerschäden durch Luftverschmutzung in Europa gab in diesem Zusammenhang wichtige Impulse. So konnte ein Zusatzprotokoll zum Übereinkommen ausgearbeitet werden, das die Verpflichtung enthält, die jährlichen nationalen Schwefel-Emissionen oder deren grenzüberschreitende Ströme, unter Verwendung des Emissionsvolumens von 1980 als Grundlage bis 1993, um 30 Prozent zu verringern. Bisher sind 20 Mitglieder der ECE, darunter die Schweiz, diese Verpflichtung eingegangen und werden daher das Protokoll an der dritten Sitzung des Exekutivorgans des Übereinkommens in Helsinki im Juli 1985 unterzeichnen. Es handelt sich dabei um folgende Mitglieder: Belgien, Bulgarien, die Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, die Deutsche Demokratische Republik, Finnland, Frankreich, Italien, Kanada, Liechtenstein, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die UdSSR, Weissrussland und die Ukraine. Ein ähnlicher Beschluss über eine bedeutende Verminderung der Gesamtemissionen der Stickstoffoxide ist in Vorbereitung. Durch Verabschiedung eines entsprechenden Protokolls wurde schliesslich die Finanzierung des im Rahmen des Übereinkommens betriebenen gesamteuropäischen Mess- und Bewertungsprogrammes EMEP geregelt. Bisher wurden im EMEP die Schwefelemissionen gemessen und bewertet. Ab 1986 werden auch die Stickstoffe und voraussichtlich ab 1987 auch Ozon in das Arbeitsprogramm des EMEP aufgenommen werden.

Die Parlamentarische Versammlung des Europarates hat ihrerseits am 1. Februar 1984 die Empfehlung R 977 angenommen, mit welcher sie das Ministerkomitee eingeladen hat, eine Konvention über die grenzüberschreitende Luftverschmutzung zu entwerfen, die die Mitgliedstaaten des Europarates im Kampfe gegen diese Luftverschmutzung vereinen sollte. Das Ministerkomitee hat im September letzten Jahres entschieden, dass es diesen Vorschlag der Parlamentarischen Versammlung, angesichts der Arbeiten im Rahmen der ECE, nicht weiterverfolgen will. Seine Entscheidung hat das Ministerkomitee hauptsächlich damit begründet, dass die Luftverschmutzung ein Phänomen ist, das auf kontinentaler Ebene bekämpft werden muss, da es sowohl Verschmutzer im Westen als auch im Osten gibt. Das Ministerkomitee hat gleichzeitig bekannt gegeben, dass die Opposition gegen eine Annahme zwingender Massnahmen von gewissen westeuropäischen Ländern stammt. Es wäre deshalb illusorisch gewesen anzunehmen, dass eine Konvention, die im Rahmen des Europarates ausgearbeitet worden wäre, bessere Erfolgsaussichten gehabt hätte, die Meinungsverschiedenheiten zwischen Ländern des Westens zu beseitigen, als es dies eine Konvention der ECE kann. Das Ministerkomitee hat hingegen die Parlamentarische Versammlung aufgefordert, die Arbeiten der ECE weiterzuverfolgen, wie sie es ja auch in anderen Bereichen tut. Die Parlamentarische Versammlung ist zudem völlig frei, sich über Fragen des Umweltschutzes zu informieren und darüber zu debattieren. Damit würde sie selber auch mehr und mehr zu einem Forum, in dem die Tätigkeiten der verschiedenen internationalen Organisationen geprüft werden, die sich mit dem Umweltschutz befassen.

Das Ministerkomitee hat zugestimmt, dass der Europarat, in Anbetracht seiner Erfahrung in Sachen Naturschutz, folgende drei Bereiche in sein Tätigkeitsprogramm aufnimmt:

Motion Leuenberger Moritz Luftfrachtführer. Haftung

Motion Leuenberger Moritz Transporteurs aériens. Responsabilité

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.321
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1242-1243
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 486

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.