

## Haftung bei der Personenbeförderung

### Rechtliche Entwicklungen im Bereich der internationalen Personenbeförderung

Prof. Dr. K.F. Haak

#### *Beschränkung der Haftung des Beförderers*

Alle internationalen Transportrechtsregelungen kennzeichnen sich durch das System der im Prinzip beschränkten Haftung des Beförderers, sowohl in der Personen- als auch in der Güterbeförderung. Diese Prärogative beruht auf dem wirtschaftlichen Grundsatz der Verteilung des Transportrisikos zwischen den Parteien, welche Risiken in der vom Beförderer zu liefernden Leistung und dem vom Passagier/Absender zu bezahlenden Preis verdiskontiert sind. Bekannt ist in diesem Zusammenhang die Aussage des berühmten englischen Richters Lord Denning:

““I agree that there is not much room for justice in this rule; but limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience.”

In der internationalen *Güterbeförderung* steht die Rechtfertigung dieser beschränkten Haftung des Beförderers kaum zur Diskussion. Die Haftungsversicherungen sind auf die beschränkte Haftung abgestimmt und die damit verbundenen Prämien werden vom Beförderer im Frachtpreis an den Auftraggeber weitergeleitet. Die jeweiligen Haftungshöchstsummen pro Kilogramm beschädigter oder verloren gegangener Güter schwanken zwischen 2 Sonderziehungsrechten SZR im See- und Binnenschiffrechts, 8.33 SZR im internationalen Strassentransport bis 17 SZR im Schienenverkehrs- und Lufttransportrecht. Die Haftungshöchstsummen können nur durchbrochen werden, wenn Vorsatz oder bewusste Fahrlässigkeit des Beförders oder dessen Hilfspersonen zum Verlust oder der Beschädigung der beförderten Güter geführt hat. Die internationale Rechtsprechung über die Reichweite dieser Durchbrechungsregel ist geteilter Meinung.

Jüngste Entwicklungen weisen nach, dass diese Rechtfertigung von Beschränkung für die *Personenbeförderung* auf jeden Fall nicht länger standhält. Die Haftungshöchstsummen in der Personenbeförderung, die keinen angemessenen Schadenersatz vorsehen, werden nicht mehr

als rechtfertigt betrachtet. In einigen Fällen hat dies zur Abschaffung der Haftungshöchstsummen geführt. Die Personenbeförderung muss immer mehr im Rahmen des Konsumentenschutzes beurteilt werden.

In diesem Rahmen muss auch auf die zunehmende Bedeutung des Artikel 1 des Ersten Protokolls der Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten gewiesen werden, wobei aufgrund des *fair balance-Prinzips* das Beschränkungsinteresse des Beförderers unter Umständen dem Opferschutz weichen muss. In einigen Fällen hat das dazu geführt, dass in der niederländischen Rechtsprechung eine Berufung des Beförderers auf die Beschränkung der Haftung als Verstoß gegen Treu und Glauben betrachtet wurde.

Ein sprechendes Beispiel betrifft das *Lufttransportrecht*.

Im Lufttransportrecht wurde seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts ein ständiger Druck auf die Haftungshöchstsummen ausgeübt, der anfänglich zur Anpassung des Warschauer Übereinkommens 1929 mittels des Hager Protokolls von 1955 geführt hat. Danach wurde dieser Druck allmählich stärker, was zur Folge hatte, dass im Lufttransportrecht im Grunde keine Beschränkung der Haftung mehr gilt. Das Montrealer Abkommen 1998 für das Lufttransportrecht (in Kraft seit 2003) kennzeichnet sich durch ein *two tier* System (Art.20, 21), das kurz zusammengefasst bedeutet, dass der Beförderer mittels einer Gefährdungshaftung für Tod oder Verletzung eines Passagiers bis zu einem Betrag von 100.000 SZR haftet. Für höhere Schäden haftet der Beförderer unbeschränkt, es sei denn er kann den sehr schweren Beweis höherer Gewalt erbringen. Auf diese Materie wurde zuvor schon mit dem Inkrafttreten der Verordnung 2027/1997 innerhalb der Europäischen Union antizipiert, welche Verordnung danach weiter an das Montrealer Abkommen 1998 mittels Verordnung 889/2002 angepasst wurde.

Aufmerksamkeit gebührt auch der Frage, inwieweit die heutigen Resultate im Lufttransportrecht Effekt auf andere Regelungen der (inter)nationalen Personenbeförderung haben. Denn, trifft das im Lufttransportrecht verwendete Argument (adäquate Entschädigung für den Passagier) nicht gleichermassen auf andere Transportregelungen zu? Weist das Lufttransportrecht den richtigen Kurs? Dabei muss man sich der Tatsache bewusst sein, dass aus historischer Perspektive Auswirkung von Regelungen in Bezug auf vergleichbare Themen in einem bestimmten Transportsektor in einem anderen sicherlich nicht selbstverständlich ist. Der wichtigste Grund dafür liegt darin, dass jeder Transportsektor seine eigenen

wirtschaftlichen Marktparteien kennt, die ihren Einfluss über internationale Branchenorganisationen geltend machen. So spielt beispielsweise für das Lufttransportrecht die Branchenvertretung IATA eine wichtige Rolle. Im internationalen Seerecht spielt diese Rolle seit jeher das CMI, im internationalen Schienentransportrecht die UIC, im internationalen Strassentransport die IRU und im internationalen Binnenschiffrechts IVR und EBU. Innerhalb dieser Organisationen wird das wirtschaftliche Kräftefeld beherrscht und werden internationale Übereinkommen geschmiedet, in den meisten Fällen unterstützt von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen, oder europäischer Institutionen wie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ZKR. Stakeholder sind die Beförderer und Versicherer (Kasko- beziehungsweise Haftungsversicherer). Der Organisationsgrad der vertraglichen Gegenpartei der Beförderer (insbesondere der Passagiere) ist wesentlich geringer, wodurch diese kaum direkt Einfluss auf das Zustandekommen dieser Regelungen haben. Erwähnte Branchenvertretungen setzen sich vor allem aus praktischer Sicht für mondiale oder europabreit anwendbare Regelungen ein, wobei man sich nicht oder kaum von Entwicklungen in anderen Transportsektoren leiten lässt, es sei denn, man ist von deren Unabwendbarkeit überzeugt.

Wie dem auch sei, die übrigen Übereinkommen gehen vorläufig noch nicht so weit wie im Lufttransportrecht.

Im *Seetransport* findet das Athener Übereinkommen 1974 Anwendung. Das dazugehörige Protokoll aus dem Jahr 2002 mit höheren Haftungshöchstsummen (slide) ist wegen unzureichender Ratifikationen nicht in Kraft getreten.

Im *Schienentransport* findet das neue Vilnius-Protokoll 1999 Anwendung (das seit 2006 in Kraft getreten ist). Im internationalen *Strassentransport* findet das Genfer Übereinkommen 1973 Anwendung.

Das Strassburger Übereinkommen 1976 (CVN), das die Einführung einer einheitlichen Regelung für die internationale Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt vorsah, ist nicht in Kraft getreten.

Die Haftungshöchstsummen verzeichnen eine erstaunliche Verschiedenheit. Von einer Angleichung oder gegenseitigen Annäherung hinsichtlich der Haftungsbeschränkung kann vorläufig noch keine Rede sein.

*Haftungsbeschränkungsübereinkommen*

Die zuvor erwähnten Übereinkommen beziehen sich alle auf die beschränkte *vertragliche* Haftung des Beförderers. Daneben bestehen im See- und Binnenschiffrechts Übereinkommen, die dem Eigentümer des Schiffes und den damit gleichzustellenden Personen (worunter Befrachter und Frachtführer) die Möglichkeit bieten, ihre globale Haftung zu beschränken für sowohl vertragliche, als auch *ausservertragliche* Rechtsforderungen. Bei Umsetzung in nationales Recht werden für die Beschränkung der jeweiligen Haftung verschiedene Fonds errichtet. So kennt das Seerecht einen Personenfonds, einen Sachfonds, einen Passagierfonds und einen Wrackfonds, während das Binnenschiffrechts die Möglichkeit bietet anstelle eines Wrackfonds über einen Fonds für Gewässerverunreinigung und gefährliche Güter verfügt.

Im *Seerecht* findet das Londoner Beschränkungsübereinkommen 1976 und das dazugehörige Protokoll 1996 (seit 2004 in Kraft) Anwendung. Auffallend ist, dass das Londoner Protokoll von 1996 nicht nur die Haftungssummen viermal höher als im ursprünglichen Übereinkommen festlegt (175.000 SDR), sondern auch den Plafond von 25 Mio SZR gestrichen hat. Die Obergrenze von 25 Mio SZR wurde gegen den Willen der Reeder und Versicherer zugunsten der Passagiere als potentielle Opfer gestrichen mit dem Argument, dass für den Passagier kein Unterschied zwischen einer Reise auf einem grossen oder auf einem kleinen Schiff bestehen darf. Die gestrichene Obergrenze wäre mit 536 Passagieren an Bord erreicht. Vorallem die Interessen der Reisenden auf grossen Kreuzfahrtschiffen wären bei der Handhabung des Plafonds von 25 Mio SZR nicht gebührend berücksichtigt worden.

In der *Binnenschiffahrt* findet in Anlehnung an das Londoner Beschränkungsübereinkommen das Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) aus dem Jahr 1988 Anwendung. Alle Schiffseigentümer nach diesen Übereinkommen können grundsätzlich eine Beschränkung der Haftung auch dann geltend machen, wenn kein Haftungsfonds errichtet worden ist (vgl. Art. 10 LBV und Art. 10 CLNI), obwohl nach dem nationalen Recht der meisten Vertragsstaaten der Übereinkommen die Errichtung eines Fonds verpflichtet ist. Ein im Rahmen einer beabsichtigten Änderung des CLNI-Übereinkommens vorgeschlagenes Zusatzprotokoll erhöht die Haftungssumme pro Person ebenso wie im Seerecht bis 175.000 SDR und sieht dabei zwei Optionen vor: (a) 18 Mio für alle Schiffe und (b) für Hotelschiffe 18 Mio und für Tagesausflugsschiffe 12 Mio. Dies ist ein wesentlicher

Unterschied zum Londoner Beschränkungsübereinkommen, das nach dem Protokoll 1996 keine Obergrenze mehr vorsieht.

Die erwähnten Haftungsbeschränkungsübereinkommen sind für die Personenbeförderung von direkter Bedeutung, da Art.19 des Athener Übereinkommens 2002 bestimmt, dass das Übereinkommen die Rechte und Pflichten des Beförderers, wie sie in internationalen Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung niedergelegt sind, nicht ändert. Die Aufrechterhaltung dieser Bestimmung, die für die Seeschifffahrt von grosser Bedeutung ist, wurde kürzlich im Rahmen der Politik der Europäischen Kommission hinsichtlich eines weiterreichenden Schutzes der Reisenden, stark auf die Probe.

#### *Verordnung 2005/592*

Und damit wären wir bei der weitgehenden Bedeutung des Verordnungsvorschlags 2005/0592 vom 23. November 2005 über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen, in dem das Athener Übereinkommen 2002 inkorporiert ist, angelangt. Die Verordnung ist Bestandteil des dritten maritimen Sicherheitspakets (Erika 3 Paket), das insgesamt sieben Verordnungen umfasst. Das dritte maritime Sicherheitspaket beruht auf dem Weissbuch der Europäischen Kommission – *Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*.

Beabsichtigtes Ziel der Verordnung war es, Passagieren, die von See- und Binnenschiffunfällen betroffen sind, einen angemessenen Schadenersatz zu bieten.

Auffallend ist die seit einiger Zeit manifestierte Ambition der Europäischen Kommission, sich für die Rechte und Interessen von Reisenden einzusetzen. Aus diesem Blickwinkel des Konsumentenschutzes heraus kann das Streben der Europäischen Kommission, die im Lufttransportrecht erreichten Resultate auf analoge Weise im internationalen Schienen- und Binnenschiffverkehrsrecht einzuführen, erklärt werden. Für den Schienenverkehr mit Erfolg. Ab dem 1. Dezember 2009 wird aufgrund der Verordnung 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten von Reisenden im Schienenverkehr die Haftungshöchstsumme von 175.000 Sonderziehungsrechten SZR des internationalen Schienentransports für alle Schienentransporte innerhalb Europas gelten.

Welche Folgen könnte Verordnung 2005/592 für die Binnenschifffahrt haben?

Während die Haftungshöchstsummen unter dem Athener Übereinkommen von 1974 46.666 SZR betragen, wurde für die neuen Haftungshöchstsummen (in Anlehnung an das neue Lufttransportrecht) ein *two-tier*-System vorgeschlagen: die erste Haftungshöchstsumme beträgt 250.000 SZR verbunden mit einer Gefährdungshaftung des Beförderers, die zweite Tranche läuft bis 400.000 SZR, verbunden mit einer Verschuldenshaftung mit Beweislast für höhere Gewalt des Beförderers. Bis zur ersten Tranche von 250.000 SZR hat der Beförderer die Pflicht, eine Versicherung abzuschliessen. Diese Versicherungspflicht ist verbunden mit einem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer. Bei Tod oder ernsten Verletzungen muss der Beförderer einen Mindestvorschuss von €21.000 bezahlen.

Die Ambition der Europäischen Kommission ist deutlich daraus ersichtlich, dass sie die Reichweite des Athener Übereinkommens, geändert mit Protokoll 2002 (das in konsolidierter Fassung dem Verordnungsvorschlag beigelegt ist), erweitert auf sowohl nationale Seetransporte, als auch auf den Binnenschiffsverkehr. Damit wollte die Verordnung zwei Fliegen in einem Streich erschlagen: nicht nur der internationale Seetransport nach und aus Europa soll dem Athener Übereinkommen 2002 unterliegen, sondern auch Beförderungen von Reisenden auf allen europäischen Binnenwasserstrassen.

Die wichtigsten Beschwerden des Binnenschifffahrtsgewerbes gegen diese Gleichsetzung mit dem Seerecht richten sich vor allem

(a) gegen das Prinzip der Gefährdungshaftung des Beförderers mit der damit verbundenen Versicherungspflicht. Hier rächt sich das Fehlen eines internationalen Übereinkommens für die Personenbeförderung. Im Hinblick auf die Transparenz und Vereinheitlichung des internationalen Binnenschifffahrtsrechts ist das Zustandekommen eines einheitlichen internationalen Schwesterübereinkommens des erfolgreichen CMNI-Übereinkommens mehr als wünschenswert. Die vertragliche Haftung des Beförderers wird momentan vom nationalen Recht bestimmt, das in den meisten Fällen von einer Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast ausgeht. Das nationale Recht der Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt kennt vielfach keine Beschränkung der Haftung. Sofern das der Fall ist, wird dadurch die Anwendung der globalen Haftungsbeschränkung nach dem in nationales Recht umgesetzte Haftungsbeschränkungsübereinkommen CLNI nicht berührt (z.B. in den Niederlanden, Art. 8:983 lid 2 BW).

(b) Weiter vertritt das Binnenschiffahrtsgewerbe die Auffassung, dass die Notwendigkeit höherer Haftungshöchstsummen, wie diese in der erwähnten Verordnung vorgeschlagen wurden, in der Binnenschiffahrtspraxis nicht gerechtfertigt ist, in der sich –anders als in der Seeschiffahrt?- bislang keine spektakulären Unfälle ereignet haben, was mit auf den hohen Qualitäts- und Sicherheitsvorschriften für die Ausrüstung und Besatzung des Schiffes zurückzuführen ist.

Diese Beschwerden waren effektiv. Das Europäische Parlament hat sowohl in erster Lesung im April 2007, als auch in zweiter Lesung im September 2008 Änderungsvorschläge angenommen, denen zufolge die Binnenschiffahrt aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen wurde. Der Rat der Europäischen Transportminister (Dezember 2008) ist dem Parlament in diesem Punkt gefolgt. Das würde bedeuten, dass eine wichtige Zielsetzung der Verordnung nicht erreicht worden ist. Damit nimmt aber der Druck auf das Binnenschiffahrtsgewerbe, um die momentan geltenden Haftungshöchstsummen des CLNI-Übereinkommens, substantiell zu erhöhen und den Anwendungsbereich des Übereinkommens (momentan beschränkt auf die Rhein- und Moseluferstaaten) zu erweitern, zu. Aus diesem Grunde kennt das Ergänzende Protokoll zum CLNI-Übereinkommen zwei zentrale Zielsetzungen:

- (a) Erweiterung des Anwendungsgebietes auf alle europäische Staaten, in denen die Binnenschiffahrt von signifikanter wirtschaftlicher Bedeutung ist;
- (b) Evaluation der globalen Haftungshöchstgrenzen.

In einem anderen essentiellen Bereich hat das Europäische Parlament seine für die Seeschiffahrt vorgeschlagene Änderung nicht durchsetzen können. Der Vorschlag, um Artikel 19 des Athener Protokolls 2002 zu streichen (womit eine Berufung auf unter anderem die globalen Haftungshöchstsummen nach dem Londoner Beschränkungsabkommen und dem CLNI-Übereinkommen möglich ist), wurde trotz der Zustimmung seitens der Europäischen Kommission im November 2008 vom Rat der Transportminister vor kurzem (Dezember 2008) nicht übernommen, es sei denn dass sich der Beförderer, dessen Haftung unter die Verordnung fällt, sich nur auf die globalen Haftungsbeschränkungen des Londoner Protokolls von 1996 berufen kann.

In Ergänzung zur soeben besprochenen Verordnung wurde vor Kurzem (4/12/2008) eine neue Verordnung vorgeschlagen (KOM 2008/816). Diese Verordnung bezieht sich auf die Rechte aller Passagiere an Bord eines Schiffes – also auch eines Binnenschiffes – insbesondere eine Informationspflicht an Reisende und Entschädigung bei Verspätungen und Annullierungen von Reisen; dies neben den Möglichkeiten, die das nationale Recht bietet.

*Folgen der Verordnung 2005/592 für die Reiseindustrie.*

Die hier besprochene Problematik hat auch einen direkten Einfluss auf die Reiseindustrie, insbesondere, wenn es sich um Kreuzschiffahrten handelt. Die europäische Pauschalreise-Richtlinie 90/314 vom 13. Juni 1990 hat u.a. zum Ziel, die europäische Gesetzgebung auf diesem Gebiet zu harmonisieren. Die Pauschalreise-Richtlinie beabsichtigt, die bislang bestehende Ungleichheit zwischen nationaler Praxis und den Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Unternehmen innerhalb der Europäischen Union zu beenden. Kern der Regelung ist es, den Reiseveranstalter zu verpflichten, dem Reisenden maximale Reiseinformationen zu verschaffen. Darüberhinaus haftet der Reiseveranstalter, wenn die Durchführung der Reisevereinbarung nicht den Erwartungen entspricht, die der Reisende aufgrund der Reisevereinbarung haben konnte, wobei der Reiseveranstalter für die Dienstleistungen der von ihm eingeschalteten Dienstleister, wie der Frachtführer.

Von dieser Haftung ist er nur in Ausnahmefällen befreit. Gemäss Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie ist eine Befreiung von dieser Haftung nur möglich, wenn Versäumnisse auf höhere Gewalt oder auf ein Ereignis zurückzuführen sind, das der Veranstalter bzw. der Leistungsträger trotz aller gebotenen Sorgfalt nicht vorhersehen oder abwenden konnte. Ein Haftungsausschluss für Tod oder Körperverletzung ist gemäss dieser Richtlinie nicht möglich. Nur wenn auf die Vereinbarung ein internationales Übereinkommen Anwendung findet (und nicht eine nationale gesetzliche Bestimmung), nach dem der Beförderer seine Haftung für Tod oder Körperverletzung beschränken kann, kann sich der Reiseveranstalter aufgrund dieser Richtlinie ebenfalls auf eine Beschränkung der Haftung berufen.

Da ein Binnenschiffahrtsübereinkommen für die Personenbeförderung fehlt, wird der ausführende Beförderer (z.B. der Frachtführer eines Kreuzfahrtschiffes), der nach nationalem Recht haftet, seine Haftung grundsätzlich nach Art. 1 Absatz 2 des CLNI-Übereinkommens beschränken können, der Reiseveranstalter in seiner Rolle als Intermediär zwischen dem



Reisenden und dem ausführenden Beförderer jedoch nicht. Dazu müsste er als Befrachter, Verwalter oder Manager auftreten.

In der Rechtsprechung zeichnet sich inzwischen eine weitgehende Haftung des Reiseveranstalters für die von ihm eingesetzten Dienstleister, wie z.B. Beförderer ab. Er kann insbesondere mit einem Regressproblem konfrontiert werden. Unterliegt sein Vertrag mit seinem Dienstleister/Beförderer meistens nationalem Recht, eventuell ergänzt mit einer globale Haftungsbeschränkung nach dem CLNI-Übereinkommen, oder einer Haftungsbeschränkung nach nationalem Recht (Niederlande €137.000), richtet sich die Haftung des Reiseveranstalters ausschliesslich nach der europäischen Richtlinie, wie diese in nationales Recht umgesetzt wurde. Das kann leicht zu finanziellen Diskrepanzen führen.

Die hier erwähnten Entwicklungen auf internationaler Ebene zeigen, dass das Binnenschiffrechts kein abgesondertes/geschlossenes Rechtsgebiet darstellt. Es ist Bestandteil des grösseren Gebildes des internationalen Transportrechts, dessen Wellengang im eigenen Gebiet immer fühlbar bleiben wird.