

84.080

**Botschaft
betreffend das Haager Übereinkommen
über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht**

vom 24. Oktober 1984

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung des am 4. Mai 1971 in Den Haag abgeschlossenen und von der Schweiz am 3. Dezember 1980 unterzeichneten Haager Übereinkommens über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

24. Oktober 1984

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Schlumpf

Der Bundeskanzler: Buser



Übersicht

Mit Botschaft vom 10. November 1982 hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Entwurf zu einem Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (IPR-Gesetz) unterbreitet (BBl 1983 I 263). Der neue Gesetzesentwurf soll für das schweizerische internationale Privatrecht eine angemessene gesetzliche Grundlage schaffen. Vor allem im vertraglichen und ausservertraglichen Schuldrecht beruht unser geltendes internationales Privatrecht noch weitgehend auf blossem Gerichtsgebrauch.

Der neue IPR-Entwurf enthält auch Bestimmungen über das auf die ausservertraglichen Schuldverhältnisse anzuwendende Recht. Er unterscheidet zwischen verschiedenen typischen Haftungstatbeständen und sieht für jeden Tatbestand eine besondere Bestimmung vor: Persönlichkeitsverletzungen, Produktmängel, Immissionen, unlauterer Wettbewerb usw.

Für Strassenverkehrsunfälle verzichtet der IPR-Entwurf auf eine eigene Regelung. Stattdessen verweist er in Artikel 130 ausdrücklich auf das Haager Übereinkommen vom 4. Mai 1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht. Entsprechend hat der Bundesrat in seiner Botschaft zum IPR-Entwurf erklärt, er werde das erwähnte Haager Übereinkommen zu gegebener Zeit mit separater Botschaft den eidgenössischen Räten zur Genehmigung vorlegen (BBl 1983 I 263, Ziff. 284.31). Dieser Aufgabe kommt der Bundesrat mit der vorliegenden Botschaft nach.

Wie bereits sein Titel besagt, enthält das Übereinkommen Bestimmungen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht. Geregelt ist die zivilrechtliche Haftung für solche Verkehrsunfälle. Das Übereinkommen erklärt für diese Haftung in erster Linie das Recht am Unfallort als massgebend; es lässt aber gewisse Ausnahmen zugunsten des Rechts jenes Staates zu, in dem die in den Unfall verwickelten Fahrzeuge immatrikuliert sind.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Die Haager Konferenz für internationales Privatrecht hatte für ihre elfte Session (1968) ursprünglich die Ausarbeitung eines Übereinkommens über das internationale Privatrecht der *unerlaubten Handlungen* in Aussicht genommen. Bei der Vorbereitung zeigte sich jedoch bald, dass es nicht zweckmässig ist, sämtliche Fälle von Haftung aus unerlaubter Handlung in einem einzigen Übereinkommen zu regeln. Insbesondere erwies es sich als kaum möglich, für so verschiedene Bereiche wie Strassenverkehrsunfälle, schädigende oder mangelhafte Produkte, Ehrverletzung und Verletzung der Privatsphäre, Verlöbnisbruch, usw. das auf die ausservertragliche Haftung anwendbare Recht nach denselben Grundsätzen zu bestimmen (vgl. *B. Dutoit*, *Mémorandum relatif aux actes illicites en droit international privé*, in *Actes et Documents de la onzième session*, Bd. III., éd. du Bureau Permanent de la Conférence de La Haye, La Haye 1970, S. 19; *A. Panchaud*, *La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé. La loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière*, in *Schweiz. Jahrbuch f. internat. Recht*, 1968, S. 111 ff.).

Bei der Vorbereitung der elften Session wurde für die zukünftige Tätigkeit der Konferenz im Bereich des ausservertraglichen internationalen Schuldrechtes eine Prioritätenliste erstellt. Eine Spezialkommission gliederte die verschiedenen Arten der unerlaubten Handlungen nach Sachgebieten und klärte für jede von ihnen die Zweckmässigkeit und die Dringlichkeit einer internationalen Vereinheitlichung mittels Staatsvertrag ab. So wurden drei Kategorien unterschieden. Als erste sollten das auf die Strassenverkehrsunfälle und das auf die Produkthaftpflicht anzuwendende Recht behandelt werden. In einer zweiten Phase wären allenfalls die Fragen der Verleumdung, der Ehrverletzung und der Verletzung der Privatsphäre zu regeln. Auf die Regelung gewisser Gebiete wurde ausdrücklich verzichtet. Es handelt sich namentlich um Haftungsfragen, die entweder zum Familienrecht gehören oder die mit dem Verwaltungs-, dem Sozial- dem Wirtschafts- oder sonst einem Zweig des öffentlichen Rechts eng zusammenhängen (Arbeitsrecht, Kartellrecht), ferner um Haftungsfragen auf Gebieten, die bereits von anderen spezialisierten internationalen Organisationen behandelt werden, deren Arbeit aber man nicht tangieren wollte (See-, Flussschiffahrts-, Luft- und Eisenbahnrecht, Immaterialgüterrecht).

Die Konferenz beschloss, als dringendste Frage zunächst das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht zu behandeln und arbeitete an ihrer elften Session (7. bis 26. Oktober 1968) das vorliegende Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht aus. An der darauffolgenden zwölften Session (1972) entstand das Übereinkommen vom 2. Oktober 1973 über das auf die Produkthaftpflicht anzuwendende Recht. An einer der nächsten Sessionen wird sich die Konferenz voraussichtlich mit dem auf den unlauteren Wettbewerb anzuwendenden Recht befassen (vgl. *Acte final de la quinzième session*, 8. bis 20. Oktober 1984, La Haye 1984, S. 9, Ziff. 2).

Das Strassenverkehrs-Übereinkommen wurde am 4. Mai 1971 abgeschlossen und ist am 3. Juni 1975 in Kraft getreten. Es ist bisher von sieben Staaten ratifiziert worden (Belgien, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Tschechoslowakei); zwei Staaten (Portugal, Schweiz) haben es unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert.

12 Gegenstand des Übereinkommens

Die starke Zunahme des Strassenverkehrs in den letzten Jahren und die wachsende Bedeutung des Automobiltourismus bringen es mit sich, dass zahlreiche Automobilisten als Verursacher oder als Geschädigte an Unfällen ausserhalb ihres Wohnsitzstaates beteiligt sind. Bei solchen Unfällen stellt sich die Frage, welches Recht auf den Schadenersatz für Körperverletzungen und Sachschaden anwendbar ist. Für die zivilrechtliche Haftung im allgemeinen und für Strassenverkehrsunfälle im besonderen halten die verschiedenen Staaten grundsätzlich das Recht des Ortes für anwendbar, an dem sich die unerlaubte Handlung ereignet hat (*lex loci delicti*).

Aber gerade bei Strassenverkehrsunfällen sind oft Ausnahmen von der Grundregel vorgesehen, weil im Grunde recht häufig besonderen Umständen Rechnung zu tragen ist. Erwähnt sei zum Beispiel Artikel 85 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG; SR 741.01). Im Interesse der Vorausssehbarkeit und der Rechtssicherheit kann deshalb ein multilaterales Übereinkommen, welches die Ausnahmen von der *lex loci delicti* für die verschiedenen Staaten einheitlich regelt, nur begrüsst werden.

Überdies ist die herkömmliche Regelung auf dem Gebiet der unerlaubten Handlungen in den letzten Jahren stark ins Wanken geraten (vgl. P. Volken, Konventionskonflikte im internationalen Privatrecht, Zürich 1977, S. 180 f.; Botschaft zum IPR-Entwurf; BBl 1983 I 421). In manchen Ländern, vor allem des angelsächsischen Rechtskreises, besteht heute die Tendenz, das auf die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung anwendbare Recht nur noch pragmatisch und fallweise zu bestimmen. Dabei werden verschiedene Anknüpfungskriterien herangezogen, um möglichst allen Umständen des konkreten Falls Rechnung tragen zu können. In der englischen Terminologie wird dieses Vorgehen als Anknüpfung an das «proper law of a tort» bezeichnet – analog zur Anknüpfung im Vertragsrecht, für welche die englische Praxis auf das «proper law of a contract» abstellt. Dieser Grundsatz, der auf das Recht des Staates abstellt, mit dem der engste Zusammenhang besteht, oder in dem der Schwerpunkt des Sachverhalts liegt, ist für die Ermittlung des auf Verträge anwendbaren Rechts sicher zweckmässig. Für die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung bei Verkehrsunfällen hat er jedoch einen wesentlichen Nachteil, vor allem für den Versicherer. Der Grundsatz führt zu einer völligen Unsicherheit über das im Einzelfall anwendbare Recht, solange dieses nicht von einem Gericht festgestellt wird.

Die Versicherungsgesellschaften regeln die meisten Fälle von Schadenersatzzahlungen nach Strassenverkehrsunfällen auf gütlichem Weg. Wenn nun gesetzliche Bestimmungen mit einer klaren Regelung fehlen, so führt dies zu einer

Häufung von Prozessen und hat zur Folge, dass die Beilegung der einzelnen Fälle verkompliziert und verzögert wird. Der Grundsatz des «proper law of a tort» läuft dem wohlverstandenen Interesse des Geschädigten, des Versicherten und des Versicherers nach Rechtssicherheit und Vorausssehbarkeit zuwider. Das vorliegende Übereinkommen schliesst eine derart unbestimmte Regelung mit all ihren Nachteilen aus.

Dennoch hat die Haager Konferenz den Anliegen jener, die für eine Anknüpfung an das Recht des engsten Zusammenhangs eintreten, bis zu einem gewissen Grad Rechnung getragen. Für ganz klar umschriebene Fälle wurden im Übereinkommen eine Reihe von Ausnahmen von der *lex loci delicti* sowie Ausnahmen von den Ausnahmen (mit Rückkehr zur Regel) vorgesehen. Auf diese Weise vermag das Übereinkommen Flexibilität mit Vorausssehbarkeit zu verbinden.

2 Besonderer Teil

21 Gegenstand und Anwendungsbereich

Die ersten beiden Artikel geben den Gegenstand des Übereinkommens an und umschreiben dessen Anwendungsbereich.

Im Übereinkommen geht es, wie aus *Artikel 1* hervorgeht, allein um die *Bestimmung des anwendbaren Rechts*. Die Fragen betreffend Zuständigkeit der Gerichte und Anerkennung ausländischer Entscheidungen erwiesen sich als zu komplex, um in diesem Übereinkommen auf sinnvolle Weise geregelt werden zu können.

Das Übereinkommen enthält nur Bestimmungen über das auf die *zivilrechtliche ausservertragliche Haftung anwendbare Recht*. Es ist auch anwendbar, wenn der zivilrechtliche Anspruch als Konnexklage in einem Strafverfahren geltend gemacht wird (*Y. Loussouarn*, *La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière*, in *Journal du droit international*, Clunet, 1969, S. 11; *A. Panchaud*, a. a. O., S. 115).

Mit ausservertraglicher Haftung ist jede zivilrechtliche Haftung gemeint, die sich nicht aus einem Vertrag ableitet. Sie umfasst also nicht nur die Deliktshaftung im engeren Sinn (Haftung aus unerlaubter Handlung oder aus Verschulden), sondern auch die Haftung ohne Verschulden, namentlich die Kausalhaftung, wie sie zum Beispiel unser SVG kennt. Dies entspricht auch der zum Teil in der französischen Terminologie gebrauchten «responsabilité délictuelle et quasi délictuelle» (*Y. Loussouarn*, a. a. O., S. 10). *E. W. Essen* führt hierzu in seinem erläuternden Bericht zum Übereinkommen folgendes aus: Mit der Verwendung dieses Begriffs bezieht sich das Übereinkommen nicht nur auf die Haftung, welche eine Person für jeden einem Dritten aus fehlerhaftem Verhalten, aus Fahrlässigkeit oder Unvorsichtigkeit zugefügten Schaden trifft, sondern auch auf ihre Haftung aufgrund einer Gefährdung (*E. W. Essen*, *Rapport explicatif*, in *Actes et Documents de la onzième session*, Bd. III, La Haye 1970, S. 203).

Nach Artikel 1 gilt das Übereinkommen nur für Unfälle im *Strassenverkehr*.

Luftfahrt, Eisenbahnverkehr, Fluss-, Seefahrt und mit diesen Verkehrsarten in Zusammenhang stehende Unfälle sind bereits in anderen Übereinkommen geregelt; diese schliessen für ihren Anwendungsbereich Gesetzeskollisionen fast ganz aus (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 204). Was unter einem Strassenverkehrsunfall im Sinne des Übereinkommens zu verstehen ist, wird in Artikel 1 Absatz 2 umschrieben. Danach gilt das Übereinkommen für jeden Unfall, an dem ein oder mehrere Fahrzeuge beteiligt sind und der mit dem Verkehr auf öffentlicher Strasse oder öffentlichem Gelände zusammenhängt.

Der Begriff *Unfall* im Strassenverkehr setzt voraus, dass zumindest einer der Beteiligten, ein Fahrzeug oder eine Person, sich in Bewegung befindet und dass es zu einer Art Zusammenstoss kommt (sog. Betriebsunfall i. S. von Art. 58 Abs. 1 SVG). Darüberhinaus werden aber von Artikel 1 auch Unfälle erfasst, von denen ein passives, ein stillstehendes, z. B. ein parkiertes Fahrzeug betroffen ist oder die von einem solchen Fahrzeug verursacht werden. Unter das Übereinkommen fällt also sowohl der Schaden, der von einem Tier an einem parkierten Auto verursacht wird, wie auch der Schaden aus Unfall, der auf ein falsch parkiertes Fahrzeug zurückzuführen ist (sog. Verkehrsunfälle i. S. von Art. 58 Abs. 2 SVG).

Als *Fahrzeug* im Sinne des Übereinkommens gilt jedes Gebilde aktiver oder passiver Fortbewegung. Neben den mit Motor betriebenen Fahrzeugen fallen darunter auch Fahrräder, Roller, Schlitten, Kinderwagen oder freistehende Anhänger. Auch Fuhrwerke oder einzelne Tiere, die zur Beförderung einer Person oder eines Gegenstandes benutzt werden, ja sogar Fussgänger können unter den Begriff des «Fahrzeugs» fallen. Ebenfalls mitefasst sind die von einer Strassenbahn, einem Trolleybus oder einem Zug auf einem Bahnübergang verursachten Unfälle (vgl. *E. W. Essen*, a. a. O., S. 204; *Y. Loussouarn*, a. a. O., S. 12).

Der Unfall muss mit dem *Verkehr* zusammenhängen. Gemeint ist in erster Linie der Verkehr auf öffentlicher Strasse oder öffentlichem Gelände (Art. 1 Abs. 2). Eingeschlossen sind aber auch Schäden, die ein von der Fahrbahn abgekommenes Fahrzeug oder ein von einem fahrenden Fahrzeug gegen ein Haus geschleudertes Stein verursachen. Hingegen gilt das Übereinkommen nicht für Fälle, in denen Randalierer parkierte Fahrzeuge beschädigen oder in denen ein sabotiertes Auto im Stehen explodiert (*E. W. Essen*, a. a. O.).

Für die Definition des *Unfallortes* diente der Haager Konferenz Artikel 2 Absatz 1 des Anhangs 1 zum europäischen Übereinkommen vom 22. September 1969 über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge als Vorbild. Danach werden Unfälle auf öffentlicher Strasse oder öffentlichem oder zumindest gewissen Personen zugänglichem Gelände erfasst. Zum Unfallort gehören demnach auch Innenhöfe von Fabriken oder Warenlagern, Bahnhofareale, Hafenanlagen, Campingplätze und sogar Strassen mit Fahrverbot (*E. W. Essen*, a. a. O.; *Y. Loussouarn*, a. a. O., S. 13).

22 Abgrenzung des Anwendungsbereiches

Artikel 2 zählt in sechs Ziffern Sach- und Rechtsfragen auf, für die das Übereinkommen *keine Geltung* haben soll.

Danach ist das Übereinkommen nicht anwendbar auf die Haftung von Fahrzeugherstellern, Fahrzeugverkäufern und Reparaturunternehmern für Mängel des Fahrzeugs (Ziff. 1). Deren Haftung wird in dem von der Schweiz bisher nicht unterzeichneten Haager Übereinkommen vom 2. Oktober 1973 über das auf die Produkthaftpflicht anzuwendende Recht geregelt (*P. Volken*; a. a. O., S. 139).

Die Ausnahme von Ziffer 2 ist einleuchtend: Auf die Haftung von Behörden oder Konzessionären, die als Eigentümer oder aus anderem Grund für die Instandhaltung der Verkehrswege zu sorgen haben, soll einzig und allein das Recht des Unfallstaates anwendbar sein. Die Unterscheidung zwischen der «Instandhaltung des Weges» und der «Sicherheit der Benutzer» wurde mit Rücksicht auf jene Staaten getroffen, deren Gesetzgebung zwischen der Haftung für den guten Unterhalt der Strasse und der Haftung für die Sicherheit auf der Strasse unterscheidet.

Nach Artikel 2 Ziffer 3 ist das Übereinkommen auf die Haftung für Dritte grundsätzlich nicht anwendbar. Eine Ausnahme bildet die Haftung des Fahrzeugeigentümers oder des Halters und des Geschäftsherrn. Die Präzisierung in Ziffer 3 haben die Verfasser des Übereinkommens mit Rücksicht auf Artikel 1384 des Code civil français aufgenommen. Diese letztere Bestimmung bezieht sich insbesondere auf die Haftung der Eltern für ihre Kinder, die Haftung des Lehrers, Sportlehrers oder Ferienlagerleiters für die ihm anvertrauten Kinder, ferner auf die Haftung des Lehrmeisters für seinen Lehrling oder die Haftung des Prinzipals für seine Hausangestellten und Gehilfen. Das Übereinkommen selbst umschreibt die Haftung für Dritte nicht näher. Es überlässt es dem nationalen Recht, also im allgemeinen der *lex fori*, den Inhalt dieses Begriffs im einzelnen zu präzisieren und entsprechende Kollisionsnormen aufzustellen. Nach Ansicht der Haager Konferenz sollte vor allem die *Haftung der Eltern für ihre Kinder vom Übereinkommen ausgeschlossen sein*, und zwar immer und selbst in jenen Staaten, in denen sie rechtlich nicht als Haftung für Dritte definiert wird (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 205; *Y. Loussouarn*, a. a. O., S. 13).

Im Gegensatz zur Haftung für Dritte fällt jede Haftung für Sachen unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens. Nach *E. W. Essen* (a. a. O., S. 205) gehört dazu auch die Haftung des Tierhalters für einen von seinem Tier verursachten Schaden.

Wie erwähnt, nimmt das Übereinkommen die Haftung der Eltern für ihre minderjährigen Kinder von seinem Anwendungsbereich aus. Dies bedeutet natürlich keineswegs, dass es auf die von Minderjährigen verursachten Unfälle nicht anwendbar wäre. Nur wird in solchen Fällen die Frage, ob und in welchem Ausmass die Eltern des minderjährigen Unfallverursachers für diesen zivilrechtlich haftbar sind, nicht – oder dann aus anderen Gründen – nach dem vom Übereinkommen für anwendbar erklärten Recht bestimmt. Auch wird, wo der Wohnsitz des Unfallverursachers für die Bestimmung des anwendbaren Rechts von Bedeutung ist, der Aufenthaltsort der Eltern für die Ermittlung des anwendbaren Rechts nicht berücksichtigt (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 205/213).

Die Haftung des *Geschäftsherrn* für seinen Gehilfen wird in Artikel 8 Ziffer 7 nochmals ausdrücklich erwähnt. Von der Systematik des Übereinkommens her,

bildet diese Haftung des Geschäftsherrn eine Ausnahme von Artikel 2 Ziffer 3 in fine. Sie stellt gleichsam eine Ausnahme von der Ausnahme und damit die Rückkehr zur Regel, d. h. zur Anwendung des Übereinkommens dar. Ist somit der Vater eines Minderjährigen zugleich dessen Geschäftsherr, so ist das Übereinkommen auf ihn anwendbar.

Eine ähnliche Präzisierung war auch für die Haftung des *Fahrzeugeigentümers* erforderlich. In verschiedenen Rechtsordnungen wird nämlich die Haftung des Eigentümers eines Fahrzeugs, das den Unfall verursacht hat, von der Haftung für Dritte abgeleitet; deshalb musste in Artikel 2 Ziffer 3 im Sinne einer Ausnahme von der Ausnahme ausdrücklich erwähnt werden, dass das Übereinkommen auf die Eigentümer- oder Halterhaftung anwendbar ist. Sinn des Übereinkommens ist es ja gerade zu bestimmen, welches Recht auf die Haftung des Eigentümers (Halters), dessen Fahrzeug den Unfall verursacht hat, anzuwenden ist.

Wegen ihrer Komplexität vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgeklammert wurde die Frage des auf die Rückgriffsansprüche zwischen den haftpflichtigen Personen anwendbaren Rechts (Ziff. 4). Für diese Fragen sind nach wie vor die nationalen Kollisionsnormen eines jeden Landes massgebend. Es bleibt dem Ermessen der Gerichte überlassen, ob sie für diese Fragen die Grundsätze des Übereinkommens analog heranziehen oder ob sie die *lex fori* oder irgendeinen anderen Grundsatz ihres innerstaatlichen Rechts anwenden wollen. Vom Übereinkommen ebenfalls ausgenommen ist der Übergang von Ansprüchen des Geschädigten auf seinen Versicherer; er beruht in der Regel auf einem Vertragsverhältnis. Dasselbe gilt für die Rückgriffsansprüche des Unfallverursachers, der den Geschädigten selbst entschädigte und der sich nun an seinen Versicherer wendet (Ziff. 5).

Für die Schweiz werden die Fragen des Regresses und der Subrogation in Zukunft von den Artikeln 139 und 140 des IPR-Entwurfs geregelt. Auf die in Artikel 2 Ziffer 6 genannten Fälle ist das Übereinkommen nicht anwendbar, weil sie zum öffentlichen Recht gehören (*Y. Loussouarn, a. a. O., S. 14*).

23 Anwendbares Recht. Grundsatzanknüpfung

Artikel 3 enthält die allgemeine Regel, die Grundsatzanknüpfung. Anwendbar soll das *innerstaatliche* Recht des Staates sein, auf dessen Hoheitsgebiet der Unfall sich ereignet hat (*lex loci delicti commissi*). Diese Anknüpfung entspricht der traditionellen Lösung im internationalen Deliktsrecht. Sie ist im grossen und ganzen einfach, klar und praktisch und hat sich allgemein durchgesetzt.

Zu betonen ist, dass Artikel 3 keine Einschränkung zugunsten der *lex fori* zulässt, wenn die beiden Rechte sich nicht decken. Durch die Bestimmung des *innerstaatlichen* Rechts ist überdies jede Rückverweisung ausgeschlossen. Unter dem *locus delicti commissi* ist derjenige Ort zu verstehen, an dem das schädigende Ereignis oder die schädigende Handlung erfolgt ist. Damit ist für die seltenen Fälle, in denen sich Handlungs- und Erfolgsort nicht decken, klargestellt, dass es auf den Ort ankommt, an dem sich der Unfall zugetragen hat, und nicht auf den Ort, an dem der schädigende Erfolg eingetreten ist (*E. W. Essen, a. a. O., S. 206*).

24 Anwendbares Recht. Sonderanknüpfungen

241 Übersicht

Die Artikel 4–6 enthalten die Ausnahmen vom Grundsatz des Artikels 3 sowie die Ausnahmen von den Ausnahmen mit der Rückkehr zur Regel.

Als Ausnahme- oder Sonderrecht sieht das Übereinkommen nur eine Rechtsordnung vor, nämlich das Recht des Staates, in dem das oder die in den Unfall verwickelten Fahrzeuge immatrikuliert sind (Recht des Immatrikulationsstaates, *lex stabuli*; vgl. hierzu und zum folgenden *P. Volken*, a. a. O., S. 188–190).

Die Voraussetzungen, unter denen das Übereinkommen Ausnahmen vom Recht des Unfallortes zugunsten des Rechts des Immatrikulationsstaates zulässt, werden mit Hilfe von zwei Kriterien umschrieben: mit der Anzahl der in den Unfall verwickelten Fahrzeuge und mit der Nähe der am Unfall beteiligten Personen zu diesen Fahrzeugen (vgl. Ziff. 242). Für die Fahrzeuge unterscheidet das Übereinkommen zwischen dem Selbstunfall, dem Unfall zwischen mehreren Fahrzeugen und dem Unfall zwischen Fahrzeugen und Personen. Auch für die Nähe der Personen zu den Unfallfahrzeugen wird zwischen drei Gruppen unterschieden. Zur ersten, mit den Fahrzeugen am engsten verbundenen Personen-Gruppe gehören der Führer, der Halter und der Eigentümer. In die zweite Gruppe fallen die mit den Fahrzeugen beförderten Passagiere, und in die dritte die Personen, die sich als Unfallopfer ausserhalb der Fahrzeuge befinden.

Die Kombination der beiden Kriterien erfolgt in drei Fallsituationen. Dabei dient die Zahl der Fahrzeuge als Ausgangspunkt und die Nähe der Personen zu den Fahrzeugen als Korrektiv. Daraus lässt sich folgende Faustregel ableiten: Je enger die Verflechtung zwischen Person und Fahrzeug, desto stärker ist der Bezugspunkt Fahrzeug und desto leichter wird eine Ausnahme von der *lex loci delicti* zugunsten der *lex stabuli* zugelassen und umgekehrt (vgl. Art. 4 Bst. a).

Der Kern der Sonderanknüpfung findet sich in Artikel 4. Er regelt den sog. Personenschaden, während Artikel 5 sich auf den Sachschaden bezieht. Artikel 6 befasst sich mit Unfällen durch nicht immatrikulierte oder in mehreren Staaten immatrikulierte Fahrzeuge. Auch für sie gelten die in den Artikeln 3–5 enthaltenen Bestimmungen über Regel und Ausnahmen. Allerdings wird für sie das Recht des Immatrikulationsstaates durch das Recht des gewöhnlichen Standortes ersetzt.

242 Personenschaden

Kommt eine Person durch einen Strassenverkehrsunfall zu Schaden, so unterstehen ihre Ersatzansprüche grundsätzlich dem Recht am Unfallort (Art. 3). Artikel 4 gestattet aber in gewissen Fällen eine Abweichung von dieser Anknüpfung. Zu diesem Zweck unterscheidet er zwischen drei Situationen.

Bevor auf diese Situationen eingegangen werden kann, ist zunächst eine terminologische Frage zu klären. Artikel 4 spricht wiederholt von «am Unfall beteiligten Personen oder Fahrzeugen».

Ganz allgemein ist dieser Ausdruck im weiten Sinn und als neutrale Umschreibung zu verstehen: gemeint sind die vom Unfall *betroffenen* Personen oder Fahrzeuge, unabhängig davon, ob ihr Verhalten schuldhaft ist oder nicht, und gleichgültig, welches Fahrzeug «im Fehler» ist. Dies gilt insbesondere für Artikel 4 Buchstaben *a* und *b*. Der gleiche Ausdruck wird auch in Artikel 4 Buchstabe *c* verwendet, hier allerdings nur auf natürliche Personen, bzw. Fussgänger bezogen. In der Literatur wird unseres Erachtens zu Recht die Meinung vertreten, der Ausdruck «beteiligt» werde in Artikel 4 Buchstabe *c* in einem engeren, subjektiven, stärker auf Schuld oder Verantwortung bezogenen Sinn verwendet. Für diese Interpretation sprechen die Logik, die Systematik des Übereinkommens und vor allem der englische Text. In der Tat spricht die englische Fassung in Artikel 4 Buchstaben *a* und *b* lediglich von «involved», während in Artikel 4 Buchstabe *c* von «involved and liable» die Rede ist (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 207 und 208).

Sachlich sind in Artikel 4 folgende drei Situationen zu unterscheiden (*Y. Lousouarn*, a. a. O., S. 16):

1. Ist am Unfall nur ein einziges Fahrzeug beteiligt (Art. 4 Bst. *a*), so richtet sich die Haftung gegenüber dem *Fahrzeugführer*, dem *Halter*, dem *Eigentümer* oder jeder anderen Person, die am Fahrzeug irgendeinen Rechtsanspruch hat, ausschliesslich nach dem Recht des Immatikulationsstaates (*lex stabuli*; Art. 4 Bst. *a*, erstes Lemma). Auf Ansprüche, die beispielsweise der Führer eines im Staat I immatrikulierten Fahrzeuges nach einem Unfall im Staat U gegen den Eigentümer geltend machen kann, ist das Recht des Staates I anwendbar. Dasselbe gilt umgekehrt für Ansprüche, die der Eigentümer des im Staat I immatrikulierten Fahrzeuges gegenüber dem Führer geltend machen kann. Anders ausgedrückt: Fahrzeugführer, Halter und Eigentümer werden gleichsam dem Fahrzeug zugeordnet.

Diese Sonderanknüpfung scheint gerechtfertigt, denn in solchen Fällen werden der Unfallverursacher und der Geschädigte ihren gewöhnlichen Aufenthalt meistens im Immatikulationsstaat, also im gleichen Staat haben, wo in der Regel auch die Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden ist. Überdies wird das Rechtsverhältnis, aufgrund dessen eine andere Person als der Eigentümer das Fahrzeug benutzt, – d. h. das vorbestehende Rechtsverhältnis zwischen dem für den Unfall Haftenden und dem Geschädigten (Arbeitsverhältnis, Auftrag, Miete, Gebrauchsüberlassung) – regelmässig im Immatikulationsstaat begründet worden sein, so dass die Verknüpfung des Sachverhalts mit dem Immatikulationsstaat enger ist als jene mit dem Unfallstaat.

Auch die Haftung gegenüber einem *Mitfahrer* richtet sich, wenn nur ein Fahrzeug am Unfall beteiligt ist, nach dem Recht des Immatikulationsstaats. Eine Ausnahme wird aber dann gemacht, wenn der Mitfahrer seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Unfallstaat hat. In diesem Fall werden die Bezugspunkte zum Unfallstaat als so stark eingeschätzt, dass auf die Grundsatzanknüpfung zurückzufallen und die *lex loci delicti* anzuwenden ist (Art. 4 Bst. *a*, zweites Lemma).

Ist oder war der Geschädigte eine *Drittperson* ausserhalb des Fahrzeuges, z. B. ein Fussgänger, so kann das Recht des Immatikulationsstaates nur

dann an die Stelle des Rechts am Unfallort treten, wenn der Geschädigte seinen gewöhnlichen Aufenthalt ebenfalls im Immatrikulationsstaat hat oder hatte (Art. 4 Bst. a, drittes Lemma).

Sind in einem Unfall mehrere Personen zu Schaden gekommen, so ist das anwendbare Recht für jede von ihnen gesondert zu bestimmen, unabhängig von dem auf den oder die anderen Geschädigten anwendbaren Recht. Verursacht beispielsweise ein im Staat A immatrikuliertes Fahrzeug im Staat B einen Unfall, bei dem drei Fussgänger verletzt werden, von denen einer im Staat A, einer im Staat B und einer im Staat X wohnt, so kommt auf die Haftung gegenüber dem im Staat A wohnhaften Fussgänger die *lex stabuli* und auf die Haftung gegenüber den in den Staaten B und X wohnhaften Fussgängern die *lex loci delicti* zur Anwendung.

2. Sind an einem *Unfall mehrere Fahrzeuge beteiligt* (Art. 4 Bst. b), so kommt eine Ausnahme zugunsten der *lex stabuli* von vorneherein nur dann in Frage, wenn sämtliche (als Verursacher oder als Betroffene) am Unfall beteiligten Fahrzeuge im gleichen Staat immatrikuliert sind. Ist diese Voraussetzung erfüllt, so untersteht die Haftung unter den Führern, den Haltern oder den Eigentümern der verschiedenen Unfallfahrzeuge ausschliesslich dem Recht des Immatrikulationsstaates (Art. 4 Bst. b in Verb. mit Bst. a, Lemma 1). Dasselbe gilt für die Haftung der mitgeführten Passagiere, es sei denn, ein Mitfahrer habe seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Unfallstaat. Gegenüber einem solchen Mitfahrer bliebe es bei der Grundregel von Artikel 3, d. h. auf seine Schadenersatzansprüche wäre das Recht des Unfallortes anzuwenden (Art. 4 Bst. b in Verb. mit Bst. a, Lemma 2). Befand sich der Geschädigte (oder ein Geschädigter) ausserhalb des Fahrzeuges, so wäre auch gegenüber diesem die *lex stabuli* nur anwendbar, wenn er seinen Wohnsitz im Immatrikulationsstaat des Fahrzeuges hat(te) (Art. 4 Bst. b in Verb. mit Bst. a, Lemma 3). Andernfalls gilt die *lex loci delicti*. Bei mehreren Geschädigten ausserhalb der, am Unfall beteiligten Fahrzeuge ist auf diejenigen, die ihren Wohnsitz im Immatrikulationsstaat der Fahrzeuge haben, die *lex stabuli*, auf diejenigen mit Wohnsitz in irgendeinem anderen Staat als dem Immatrikulationsstaat der Fahrzeuge die *lex loci delicti* anwendbar.
3. Sind eine oder mehrere Personen *ausserhalb des oder der Fahrzeuge* teilweise für den Unfall mitverantwortlich, z. B. als Fussgänger, die unvorsichtig die Strasse überqueren, so ist die *lex stabuli* auf die Haftung von vorneherein nur anwendbar, wenn *sämtliche* beteiligten Personen im Immatrikulationsstaat des oder der Unfallfahrzeuge wohnhaft sind. Ist dies der Fall, so regelt das Recht des Immatrikulationsstaates die Haftung zwischen den Fahrzeugführern, den Haltern oder den Eigentümern der Fahrzeuge und den unfallverursachenden Fussgängern. Für die Haftung gegenüber verletzten Mitfahrern und Verletzten, nicht unfallverursachenden Drittpersonen ausserhalb der Fahrzeuge kommt es wieder auf deren gewöhnlichen Aufenthalt an (Art. 4 Bst. c in Verb. mit Bst. a, Lemma 2, 3).

243 **Sachschaden**

Artikel 5 regelt das auf den Sachschaden anwendbare Recht. Gemeint ist der an anderen Sachen als den Fahrzeugen entstandene Schaden (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 210; *Y. Loussouarn*, a. a. O., S. 19). Es mag sein, dass die Verfasser des Übereinkommens ein wenig zu optimistisch waren, als sie diese Präzisierung für überflüssig hielten. In bezug auf das auf die zivilrechtliche Haftung anwendbare Recht gilt für den an den Fahrzeugen entstandenen Schaden (Sachschaden) dasselbe wie für Körperverletzungen.

Artikel 5 gilt sowohl für die mit dem Fahrzeug beförderten Sachen (Abs. 1 und 2), als auch für Sachen ausserhalb des Fahrzeuges (Abs. 3). Zu den mitgeführten Sachen zählen auch Gegenstände, die auf einem Fahrzeug, beispielsweise auf dem Dach befördert werden. Insoweit sind der englische Text, der von «goods carried in the vehicle», und der französische Text, der von «biens transportés dans le véhicule» spricht, ungenau. Gehören die beförderten Sachen dem Mitfahrer, so ist auf die Haftung gegenüber diesen Sachen dasselbe Recht anwendbar wie auf die Haftung gegenüber dem Mitfahrer selber (Abs. 1). Falls die beförderten Sachen dem Mitfahrer weder gehören, noch ihm anvertraut worden sind, so bestimmt sich die ausservertragliche Haftung hierfür nach dem gleichen Recht wie die Haftung gegenüber dem Fahrzeugeigentümer (Abs. 2).

Der *erste Satz* von *Absatz 3* bezieht sich auf die Haftung für Schäden an einem Gegenstand, der sich am Unfallort ausserhalb des Fahrzeuges befindet, also z. B. für Schäden, die an einem Bauwerk, einem Baum oder einem Tier entstanden sind. Hierfür soll das Recht am Unfallort massgebend sein (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 210). Der *zweite Satz* regelt die Haftung für Schäden an der persönlichen Habe eines Geschädigten, der sich am Unfallort ausserhalb des Fahrzeuges befand (z. B. an Kleidungsstücken eines Fussgängers). Es ist nur folgerichtig, dass hierfür das gleiche Recht – *lex delicti* oder *lex stabuli* – für anwendbar bezeichnet wird, das auch die Haftung für Körperverletzungen an dieser Person beherrscht.

Auf die persönliche Habe des sich ausserhalb des Fahrzeuges befindenden Geschädigten ist also dasselbe Recht anwendbar wie auf die Haftung gegenüber dem Geschädigten selbst. Auf *jeden weiteren Schaden* an Sachen ausserhalb des Fahrzeuges – ausgenommen der Schaden am Fahrzeug – kommt zwingend die *lex loci delicti* zur Anwendung.

244 **Nicht immatrikulierte Fahrzeuge**

Artikel 6 regelt den Sonderfall der *nicht* immatrikulierten Fahrzeuge, und zwar unabhängig davon, ob diese – wie in manchen Staaten Fahrräder – nicht immatrikulationspflichtig sind oder ob sie unzulässigerweise nicht immatrikuliert waren. In solchen Fällen tritt, wie bereits erwähnt, an die Stelle des Rechts des Immatrikulationsstaates das Recht des gewöhnlichen Standortes des Fahrzeuges. Diese Ersatzanknüpfung erscheint sachgemäss, denn mit dem gewöhnlichen Standort wird ein solches Fahrzeug in aller Regel den engsten Zusammenhang aufweisen. Überdies wird sich der gewöhnliche Standort des Fahrzeuges mit dem gewöhnlichen Aufenthalt des Eigentümers decken.

Zu den nicht immatrikulierten Fahrzeugen sind auch die Fahrzeuge zu zählen, deren Immatrikulation keine grosse Bedeutung hat. Dies trifft nach verbreiteter Auffassung z. B. für die Fahrzeuge ausländischer Touristen zu, denen beim Grenzübertritt provisorisch ein Nummernschild abgegeben wird und die entsprechend am Abgabeort des Schildes immatrikuliert werden (Kontrollschilder für unverzollte Fahrzeuge). Eine solche Praxis besteht u. a. in Schweden und in Frankreich. In solchen Fällen wäre für die Bestimmung des bei einem Unfall anzuwendenden Rechts ersatzweise der gewöhnliche Standort des Fahrzeuges heranzuziehen. Er befindet sich normalerweise nicht im Staate der provisorischen Immatrikulation, sondern höchst wahrscheinlich am früheren oder ursprünglichen Immatrikulationsort (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 211).

25 Geltungsbereich des anwendbaren Rechts

Artikel 8 zählt in nicht abschliessender Form auf, welche Gesichtspunkte oder *Haftungsfragen* unter das nach diesem Übereinkommen für anwendbar erklärte *Recht* fallen. Die Aufzählung ist nicht erschöpfend. Sie gilt insbesondere nur unter Vorbehalt der bereits in Artikel 2 genannten Ausnahmen. Eine weitere Ausnahme enthält Artikel 7. Danach sind die am Unfallort geltenden Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften für die Bemessung der Haftung auch dann zu berücksichtigen, wenn auf die zivilrechtliche Haftung nicht das Recht des Unfallstaates anwendbar ist. Bei diesen Vorschriften kann es sich selbst um einfache Gemeindeverordnungen oder -beschlüsse handeln (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 211; *A. Panchaud*, a. a. O., S. 115). Artikel 7 enthält im Grunde nichts anderes als den einleuchtenden Grundsatz, dass Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften zu dem vom Unfall unabhängigen Sachverhalt gehören. Freilich wird man bei der Bemessung der Haftung nicht jede dieser Vorschriften gleich stark gewichten können; es gibt hier verschiedene Abstufungen. So wird man lokale Regeln über den Einbahnverkehr oder über Geschwindigkeitsbegrenzungen einfacher heranziehen können als Vorschriften über die technische Ausrüstung des Fahrzeuges.

Das Übereinkommen fasst den Geltungsbereich der ausservertraglichen Haftung und des darauf anwendbaren Rechts sehr weit. Dieses Recht beherrscht nicht nur die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung, sondern auch die Gründe, welche die Haftung ausschliessen, beschränken oder aufteilen können, sowie Art und Umfang des Schadenersatzes (Art. 8 Ziff. 1-4). Die Verfasser des Übereinkommens haben das auf die Haftung und das auf den Schadenersatz anwendbare Recht absichtlich nicht getrennt voneinander geregelt, da die beiden Bereiche ineinandergreifen (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 212). Auch die *Übertragbarkeit* der Ersatzansprüche wird dem Recht unterstellt, das nach dem Übereinkommen auf die Haftung anwendbar ist (Ziff. 5). Dies gilt sowohl für die Übertragung unter Lebenden als auch für die Übertragung von Todes wegen. Die Erbberechtigung der Personen, welche in diesem Zusammenhang Ersatzansprüche geltend machen, wird allerdings nach dem auf den Nachlass anwendbaren Recht beurteilt. Was die Übertragbarkeit der Schadenersatzpflicht des Verstorbenen auf die Erben betrifft, so kann sich diese selbstverständlich

nur nach dem auf den Nachlass anwendbaren Recht richten (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 213).

Mit Artikel 8 Ziffer 6 sollen auch die Fälle erfasst werden, in denen jemand «indirekt» geschädigt wird. So können zum Beispiel minderjährige Kinder, deren Vater bei einem Verkehrsunfall gestorben ist, in eigenem Namen Schadenersatzansprüche für den ihnen zugefügten Schaden geltend machen (Versorgerscha-den). Deshalb bestimmt das Übereinkommen in solchen Fällen auch das auf die zivilrechtliche Haftung anwendbare Recht.

Der Begriff des «*persönlich erlittenen Schadens*» schliesst juristische Personen vom Anwendungsbereich des Übereinkommens nicht aus. Das Übereinkommen bestimmt das anwendbare Recht also auch dort, wo der Verkehrsunfall die Interessen einer juristischen Person verletzt. Selbstverständlich bleibt auch hier Artikel 2 Ziffer 6 vorbehalten (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 213).

26 Unmittelbares Forderungsrecht

Ob ein solches Forderungsrecht *besteht* oder nicht, entscheidet nach Artikel 9 das auf die Haftpflicht anwendbare Recht. Obwohl das Übereinkommen grundsätzlich alle Fragen im Zusammenhang mit Haftpflichtversicherungen von seinem Anwendungsbereich ausnimmt (Art. 2 Ziff. 5), enthält es eine Bestimmung über das unmittelbare Forderungsrecht. Damit soll den privaten Versicherungen im Interesse der Geschädigten eine rasche Erledigung gewisser Streitfälle erleichtert werden. Ausserdem kann sich der Geschädigte dank dieser Bestimmung unter Umständen auf ein anderes als das nach dem Übereinkommen anwendbare Recht berufen, wenn dieses ein solches unmittelbares Forderungsrecht vorsieht. Ist beispielsweise die *lex stabuli* anwendbar und sieht diese ein solches Recht nicht vor, so richtet sich das unmittelbare Forderungsrecht nach der *lex loci delicti*. Ist auch danach ein unmittelbares Forderungsrecht nicht gegeben, so kommt das Recht des Staates zur Anwendung, das den Versicherungsvertrag des Unfallverursachers beherrscht, sofern dieses die «*action directe*» kennt. Eine solche Substitution in bezug auf das unmittelbare Forderungsrecht ist allerdings nur dann zulässig, wenn nach dem sonst anwendbaren Recht eine solche «*action directe*» nicht besteht. Es genügt nicht, dass das an sich anwendbare Recht bloss strengere Bedingungen aufstellt als das substituierte Recht. Ein Geschädigter, der vom unmittelbaren Forderungsrecht Gebrauch machen will, hat also nicht die Wahl zwischen zwei Rechten (*Y. Lous-souarn*, a. a. O., S. 20).

27 Besondere Bestimmungen

Artikel 10 behält den sog. *Ordre public* vor. Nach dieser in allen Haager Übereinkommen enthaltenen Klausel darf das vom Übereinkommen für anwendbar erklärte Recht nur dann nicht berücksichtigt werden, wenn es *offensichtlich* mit der öffentlichen Ordnung des Forumstaates unvereinbar ist. Mit der Präzisierung «*offensichtlich*» soll einer häufig festzustellenden Tendenz von Juristen und Gerichten verschiedener Länder entgegengewirkt werden, vom *Ordre pu-*

blic in zu extensiver und zu exzessiver Weise Gebrauch zu machen. Nach Ansicht der Verfasser des Übereinkommens soll der *Ordre public* nur in schwerwiegenden Fällen, d. h. nur dann angerufen werden, wenn die Anwendung des ausländischen Rechts ganz eindeutig gegen die Grundwerte des Rechts oder der Moral des Forumstaates verstossen würde (*E. W. Essen*, a. a. O., S. 215). In den Beratungen der Konferenz wurde, wie *E. W. Essen* betont, ausdrücklich gesagt, dass eine ausländische Gesetzesbestimmung, die zwar dem Geschädigten Schadenersatzansprüche für den ihm bei einem Unfall zugefügten Schaden zugeht, diese aber enger fasst als das Recht des Forumstaates, nicht als *Ordre public*-widrig betrachtet werden darf.

Artikel 11 verleiht dem Übereinkommen den Charakter einer *erga omnes* anwendbaren «*loi uniforme*» des internationalen Privatrechts. Dies bedeutet, dass das Übereinkommen nach der Ratifikation nicht nur Bestandteil des innerstaatlichen Kollisionsrechts des betreffenden Staates wird, sondern auch, dass es auf dem Gebiet der Strassenverkehrsunfälle keine weiteren nationalen Kollisionennormen neben sich duldet (vgl. *P. Volken*, a. a. O., S. 187). In der Tat will das Übereinkommen unabhängig von der Staatsangehörigkeit der betroffenen Personen für einen Vertragsstaat auch dann anwendbar sein, wenn sich der Unfall in einem Nicht-Vertragsstaat ereignet hat oder wenn am Unfall Personen mit gewöhnlichem Aufenthalt in einem Nicht-Vertragsstaat beteiligt sind. Sobald die Schweiz das als «*loi uniforme*» ausgestaltete Übereinkommen ratifiziert haben wird, wird dieses Bestandteil unseres internationalen Privatrechts und tritt an die Stelle von Artikel 85 Absatz 2 SVG. Aus diesem Grund beschränkt sich der zur Zeit von den eidgenössischen Räten behandelte Entwurf eines Bundesgesetzes über das internationale Privatrecht mit einem ausdrücklichen Verweis auf das Übereinkommen (Art. 130 IPR-Entwurf; BBl 1983 I 426). Folgerichtig schlägt der IPR-Entwurf auch die Aufhebung von Artikel 85 SVG vor (Art. 181 Bst. d IPRG).

Artikel 12, 13 und 14 gelten für Staaten, die keine einheitliche Rechtsordnung besitzen. Da das materielle Zivilrecht und insbesondere das Recht über die zivilrechtliche Haftung Bundesrecht ist, sind diese Artikel für die Schweiz nicht von Bedeutung.

Artikel 15 befasst sich mit dem Verhältnis dieses Übereinkommens zu anderen internationalen Staatsverträgen, die materielle oder kollisionsrechtliche Bestimmungen über die zivilrechtliche Haftung für Strassenverkehrsunfälle enthalten. Gedacht ist vor allem an die Bestimmungen im Genfer Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR; SR 0.741.611) oder an die Bestimmungen im zukünftigen Unidroit-Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse. Indem er solchen spezialisierten Übereinkommen den Vorrang einräumt, ist Artikel 15 bemüht, sogenannte Konventionskonflikte zu vermeiden (vgl. *P. Volken*, a. a. O., S. 198, 202). In den Artikeln 16–21 finden sich die traditionellen Schlussbestimmungen. Sie wurden grösstenteils von früheren Haager Übereinkommen übernommen.

3 Schlussfolgerungen

Mit Rücksicht auf die grosse Zahl der auf schweizerischen Strassen verkehrenden ausländischen Fahrzeuge und der vor allem im nahen Ausland verkehrenden schweizerischen Motorfahrzeuge besteht ein klares Interesse an der Vereinheitlichung des auf die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung bei Strassenverkehrsunfällen anwendbaren Rechts. Jene Nachbarstaaten, die das Übereinkommen bereits ratifiziert haben, wenden dessen Bestimmungen schon heute an, wenn schweizerische Staatsangehörige oder in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge auf ihren Strassen an einem Unfall beteiligt sind. Es wäre deshalb von Vorteil und würde einen wesentlichen Beitrag zur Rechtsvereinheitlichung in Europa bedeuten, wenn in Zukunft auch die Schweiz auf in der Schweiz oder im Ausland erfolgte Strassenverkehrsunfälle das Übereinkommen anwenden würde. Zu erinnern ist schliesslich daran, dass der schweizerische Entwurf zu einem BG über das internationale Privatrecht auf eigene Kollisionsnormen für Strassenverkehrsunfälle verzichtet und stattdessen auf das hier unterbreitete Haager Übereinkommen verweist (Art. 130). Spätestens im Zeitpunkt, da das neue schweizerische IPR-Gesetz in Kraft treten wird, müsste also auch das vorliegende Übereinkommen ratifiziert sein. Nichts hindert aber die Schweiz daran, dieses Übereinkommen bereits früher zu ratifizieren.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Der Beitritt zu diesem Übereinkommen wird für die Schweiz weder finanzielle noch personelle Auswirkungen haben.

Da das Übereinkommen ausschliesslich das auf die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung bei Strassenverkehrsunfällen *anwendbare Recht* betrifft, bringt es für Bundes- und Kantonsbehörden keine neuen Aufgaben mit sich. Demzufolge entstehen dem Bund und den Kantonen weder neue Ausgaben, noch müssen sie zusätzliches Personal einstellen.

5 Richtlinien der Regierungspolitik

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik 1983–1987 nicht enthalten. Sie steht aber in engem Zusammenhang mit dem Entwurf zu einem Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (Botschaft vom 10. November 1982; BBl 1983 I 263). Wie bereits erwähnt, verzichtet dieser Gesetzesentwurf im Bereich der Strassenverkehrsunfälle auf eine eigene Kollisionsnorm und verweist stattdessen auf das vorliegende Haager Übereinkommen (Art. 130). Im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen IPR-Gesetzes müsste also auch dieses Übereinkommen in Kraft treten.

6 Verfassungsmässigkeit

Der Bundesbeschluss betreffend das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht wird sich auf Artikel 8 der Bun-

desverfassung stützen, welcher dem Bund die Kompetenz zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland gibt. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung gründet auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Gemäss Artikel 20 des Übereinkommens gilt dieses für die Dauer von fünf Jahren und wird jeweils stillschweigend um fünf Jahre verlängert. Dabei hat jeder Vertragsstaat das Recht, das Übereinkommen sechs Monate vor Ablauf der fünf Jahre zu kündigen. Das Übereinkommen sieht keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation vor. Hingegen führt das Übereinkommen eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung herbei.

In der Tat unterwirft das Übereinkommen die Frage des auf Strassenverkehrs-unfälle anzuwendenden Rechts einer einheitlichen, auf multilateraler Ebene erarbeiteten Regelung. Seine kollisionsrechtlichen Bestimmungen sind derart ausgestaltet, dass sie von den staatlichen Behörden unmittelbar angewendet werden können und die Privaten direkt binden («self executing»). Sie treten unmittelbar an die Stelle der entsprechenden Normen des innerstaatlichen Rechts namentlich jener des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (Art. 85 Abs. 2). Im zukünftigen Bundesgesetz über das internationale Privatrecht (Art. 130) ist dieser Umstand bereits berücksichtigt.

Somit wird ein zusammenhängendes Rechtsgebiet von der nationalen in die internationale Rechtssetzung überführt. Dies ist, wie der Bundesrat bereits in seiner Botschaft vom 20. Januar 1982 über die mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungstreckengebühren festgestellt hat, eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung überhaupt dem Referendum unterstellt wird (BBl 1982 I 948). Unter das Referendum im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung hat somit nicht schon jede Vereinheitlichung einer singulären Rechtsnorm zu fallen, sondern nur eine Vereinheitlichung mit Kodifikationscharakter, also eine solche, die ein bestimmtes Rechtsgebiet umfassend regelt. Der Bundesbeschluss ist daher dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

Bundesbeschluss *Entwurf*
betreffend das Haager Übereinkommen
über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. Oktober 1984¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Das Haager Übereinkommen vom 4. Mai 1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, das Übereinkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum für multilaterale Rechtsvereinheitlichungen (Art. 89 Abs. 3 Bst. c BV).

0166

¹⁾ BBl 1984 III 915

Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht

Die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens,
in dem Wunsch, gemeinsame Bestimmungen über das auf die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung bei Strassenverkehrsunfällen anzuwendende Recht festzulegen,
haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schliessen, und haben folgende Bestimmungen vereinbart:

Artikel 1

Dieses Übereinkommen bestimmt das auf die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung aus einem Strassenverkehrsunfall anzuwendende Recht, unabhängig von der Art des Verfahrens, in dem darüber befunden wird.

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 nichtöffentlichem, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugänglichem Gelände zusammenhängt.

Artikel 2

Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden

1. auf die Haftung von Fahrzeugherstellern, -verkäufern und -reparaturunternehmen;
2. auf die Haftung des Eigentümers des Verkehrsweges oder jeder anderen Person, die für die Instandhaltung des Weges oder die Sicherheit der Benutzer zu sorgen hat;
3. auf die Haftung für Dritte, ausgenommen die Haftung des Fahrzeugeigentümers oder des Geschäftsherrn;
4. auf Rückgriffsansprüche zwischen haftpflichtigen Personen;
5. auf Rückgriffsansprüche und den Übergang von Ansprüchen, soweit Versicherer betroffen sind;
6. auf Ansprüche und Rückgriffsansprüche, die von Einrichtungen der sozialen Sicherheit, Trägern der Sozialversicherung oder anderen ähnlichen

¹⁾ Übersetzung des französischen und englischen Originaltextes. Die vorliegende Übersetzung wurde von der Bundesrepublik Deutschland, von Österreich und der Schweiz gemeinsam festgelegt.

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.

Artikel 3

Das anzuwendende Recht ist das innerstaatliche Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat.

Artikel 4

Vorbehältlich des Artikels 5 wird in folgenden Fällen von Artikel 3 abgewichen:

- a) Ist nur ein Fahrzeug an dem Unfall beteiligt und ist dieses Fahrzeug in einem anderen als dem Staat zugelassen, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, so ist das innerstaatliche Recht des Zulassungsstaates anzuwenden auf die Haftung
 - gegenüber dem Fahrzeugführer, dem Halter, dem Eigentümer oder jeder anderen Person, die hinsichtlich des Fahrzeuges ein Recht hat, ohne Rücksicht auf ihren gewöhnlichen Aufenthalt;
 - gegenüber einem Geschädigten, der Fahrgast war, wenn er seinen gewöhnlichen Aufenthalt in einem anderen als dem Staat hatte, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat;
 - gegenüber einem Geschädigten, der sich am Unfallort ausserhalb des Fahrzeuges befand, wenn er seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatte.

Im Falle mehrerer Geschädigter wird das anzuwendende Recht für jeden von ihnen gesondert bestimmt.

- b) Sind mehrere Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt, so ist Buchstabe a) nur anzuwenden, wenn alle Fahrzeuge im selben Staat zugelassen sind.
- c) Sind Personen an dem Unfall beteiligt, die sich am Unfallort ausserhalb der Fahrzeuge befanden, so sind die Buchstaben a) und b) nur anzuwenden, wenn alle diese Personen ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten. Dies gilt selbst dann, wenn diese Personen auch Geschädigte des Unfalls sind.

Artikel 5

Das Recht, das nach den Artikeln 3 und 4 auf die Haftung gegenüber dem Fahrgast anzuwenden ist, regelt auch die Haftung für Schäden an den mit dem Fahrzeug beförderten Sachen, die dem Fahrgast gehören oder ihm anvertraut worden sind.

Das Recht, das nach den Artikeln 3 und 4 auf die Haftung gegenüber dem Fahrzeugeigentümer anzuwenden ist, regelt die Haftung für Schäden an anderen als den in Absatz 1 bezeichneten mit dem Fahrzeug beförderten Sachen.

Das Recht, das auf die Haftung für Schäden an ausserhalb des oder der Fahrzeuge befindlichen Sachen anzuwenden ist, ist das Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat. Die Haftung für Schäden an der ausserhalb der Fahrzeuge befindlichen persönlichen Habe des Geschädigten unterliegt jedoch dem innerstaatlichen Recht des Zulassungsstaates, wenn dieses Recht auf die Haftung gegenüber dem Geschädigten nach Artikel 4 anzuwenden ist.

Artikel 6

Bei nicht zugelassenen oder in mehreren Staaten zugelassenen Fahrzeugen tritt an die Stelle des innerstaatlichen Rechts des Zulassungsstaates das Recht des Staates des gewöhnlichen Standorts. Das gleiche gilt, wenn weder der Eigentümer noch der Halter noch der Führer des Fahrzeuges zur Zeit des Unfalls ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten.

Artikel 7

Unabhängig von dem anzuwendenden Recht sind bei der Bestimmung der Haftung die am Ort und zur Zeit des Unfalls geltenden Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften zu berücksichtigen.

Artikel 8

Das anzuwendende Recht bestimmt insbesondere

1. die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung;
2. die Haftungsausschlussgründe sowie jede Beschränkung und jede Aufteilung der Haftung;
3. das Vorhandensein und die Art zu ersetzender Schäden;
4. die Art und den Umfang des Ersatzes;
5. die Übertragbarkeit des Ersatzanspruchs;
6. die Personen, die Anspruch auf Ersatz des persönlich erlittenen Schadens haben;
7. die Haftung des Geschäftsherrn für seinen Gehilfen;
8. die Verjährung und den auf Zeitablauf beruhenden Rechtsverlust, einschliesslich des Beginns der Unterbrechung und der Hemmung der Fristen.

Artikel 9

Die geschädigten Personen haben ein unmittelbares Klagerecht gegen den Versicherer des Haftpflichtigen, wenn ihnen ein solches Recht nach dem gemäss Artikel 3, 4 oder 5 anzuwendenden Recht zusteht.

Sieht das nach Artikel 4 oder 5 anzuwendende Recht des Zulassungsstaates ein unmittelbares Klagerecht 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 solches Klagerecht vor, so kann es ausgeübt werden, wenn es von dem Recht zugelassen ist, das für den Versicherungsvertrag massgebend ist.

Artikel 10

Die Anwendung eines der durch dieses Übereinkommen für anwendbar erklärten Rechte kann nur ausgeschlossen werden, wenn sie mit der öffentlichen Ordnung offensichtlich unvereinbar ist.

Artikel 11

Die Anwendung der Artikel 1–10 ist unabhängig vom Erfordernis der Gegenseitigkeit. Das Übereinkommen ist auch anwendbar, wenn das anzuwendende Recht nicht das Recht eines Vertragsstaats ist.

Artikel 12

Jede Gebietseinheit, die Teil eines Staates mit einem nicht einheitlichen Rechtssystem ist, wird im Sinne der Artikel 2–11 als Staat angesehen, wenn sie ihr eigenes Rechtssystem in bezug auf die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung bei Strassenverkehrsunfällen hat.

Artikel 13

Ein Staat mit einem nicht einheitlichen Rechtssystem ist nicht verpflichtet, dieses Übereinkommen auf Unfälle anzuwenden, die sich in seinem Hoheitsgebiet ereignen und an denen nur Fahrzeuge beteiligt sind, die in den Gebietseinheiten dieses Staates zugelassen sind.

Artikel 14

Ein Staat mit einem nicht einheitlichen Rechtssystem kann bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Übereinkommen sich auf alle oder nur auf eines oder mehrere seiner Rechtssysteme erstreckt; er kann diese Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ändern.

Diese Erklärungen werden dem Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande notifiziert; sie haben anzugeben, auf welche Rechtssysteme das Übereinkommen anzuwenden ist.

Artikel 15

Dieses Übereinkommen hat keinen Vorrang gegenüber anderen Übereinkommen, deren Vertragsparteien die Vertragsstaaten sind oder werden und die auf

besonderen Gebieten die ausservertragliche zivilrechtliche Haftung aus einem Strassenverkehrsunfall regeln.

Artikel 16

Dieses Übereinkommen liegt für die auf der Elften Tagung der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht vertretenen Staaten zur Unterzeichnung auf. Es bedarf der Ratifizierung; die Ratifikationsurkunden sind beim Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Niederlande zu hinterlegen.

Artikel 17

Dieses Übereinkommen tritt am sechzigsten Tag nach der in Artikel 16 Absatz 2 vorgesehenen Hinterlegung der dritten Ratifikationsurkunde in Kraft.

Das Übereinkommen tritt für jeden Unterzeichnerstaat, der es später ratifiziert, am sechzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

Artikel 18

Jeder auf der Elften Tagung der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht nicht vertretene Staat, der Mitglied dieser Konferenz oder der Vereinten Nationen oder einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen oder Vertragspartei der Satzung des Internationalen Gerichtshofs ist, kann diesem Übereinkommen beitreten, nachdem es gemäss Artikel 17 Absatz 1 in Kraft getreten ist.

Die Beitrittsurkunde ist beim Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Niederlande zu hinterlegen.

Das Übereinkommen tritt für den beitretenden Staat am sechzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft.

Der Beitritt wirkt nur im Verhältnis zwischen dem beitretenden Staat und den Vertragsstaaten, die erklärt haben, den Beitritt anzunehmen. Die Erklärung ist beim Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande zu hinterlegen; dieses übermittelt jedem Vertragsstaat auf diplomatischem Wege eine beglaubigte Abschrift.

Das Übereinkommen tritt zwischen dem beitretenden Staat und dem Staat, der erklärt hat, den Beitritt anzunehmen, am sechzigsten Tag nach Hinterlegung der Annahmeerklärung in Kraft.

Artikel 19

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Übereinkommen sich auf alle Hoheitsgebiete, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt, oder auf eines oder mehrere dieser Hoheitsgebiete erstreckt. Diese Erklärung wird wirksam, sobald das Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt.

Später wird jede derartige Erstreckung dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Niederlande notifiziert.

Das Übereinkommen tritt für die Hoheitsgebiete, auf die es erstreckt wird, am sechzigsten Tag nach der in Absatz 1 bezeichneten Notifizierung in Kraft.

Artikel 20

Dieses Übereinkommen gilt für die Dauer von fünf Jahren, beginnend mit dem Tag, an dem es nach Artikel 17 Absatz 1 in Kraft tritt; dies gilt auch für die Staaten, die es später ratifiziert haben oder ihm später beigetreten sind.

Die Geltungsdauer des Übereinkommens verlängert sich, ausser im Fall der Kündigung, stillschweigend um jeweils fünf Jahre.

Die Kündigung kann sich auf einzelne Hoheitsgebiete beschränken, für die das Übereinkommen gilt.

Die Kündigung wirkt nur für den Staat, der sie notifiziert hat. Für die anderen Vertragsstaaten bleibt das Übereinkommen in Kraft.

Artikel 21

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Niederlande notifiziert den in Artikel 16 bezeichneten Staaten und den Staaten, die nach Artikel 18 beigetreten sind,

- a) jede Unterzeichnung und Ratifikation nach Artikel 16;
- b) den Tag, an dem dieses Übereinkommen nach Artikel 17 Absatz 1 in Kraft tritt;
- c) jeden Beitritt nach Artikel 18 und den Tag, an dem der Beitritt wirksam wird;
- d) jede Erklärung nach den Artikeln 14 und 19;
- e) jede Kündigung nach Artikel 20 Absatz 3.

Zu Urkund dessen haben die hiezu gehörig Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen in Den Haag am 4. Mai 1971 in französischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung der Niederlande hinterlegt und von der jedem auf der Elften Tagung der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht vertretenen Staat auf diplomatischem Wege eine beglaubigte Abschrift übermittelt wird.

(Es folgen die Unterschriften)