

§ 16 Flugunfall – Luftfahrthaftpflicht

Roland Müller

| | | |
|-------------|--|-----|
| I. | Problemübersicht | 765 |
| | 1. Flugunfälle und Flugunfalluntersuchungen | 765 |
| | 2. Flut von internationalen Regulierungen in der Luftfahrt | 766 |
| II. | Merkmale und Erscheinungsformen | 767 |
| | 1. Überblick | 767 |
| | 2. Schäden am Boden | 768 |
| | 3. Schäden in der Luft | 769 |
| | 4. Schäden an Personen | 769 |
| | 5. Schäden am Gepäck | 771 |
| | 6. Schäden an der Fracht | 774 |
| | 7. Schäden am Luftfahrzeug | 774 |
| | 8. Schäden durch Verspätung oder Annullierung | 776 |
| III. | Abklärung der Rechts- und Beweislage | 778 |
| | 1. Sachverhaltsüberblick | 778 |
| | a) Vertragliche Verhältnisse | 778 |
| | b) Einsatzart des Luftfahrzeuges | 779 |
| | aa) Unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten | 779 |
| | bb) Nichtgewerbsmässiger oder gewerbsmässiger Einsatz | 779 |
| | cc) Einsatz zu Schulungszwecken | 783 |
| | c) Zeitliche Verhältnisse | 783 |
| | d) Örtliche Verhältnisse | 784 |
| | 2. Kreis der anspruchsberechtigten Personen | 784 |
| | a) Ansprüche von Passagieren | 784 |
| | b) Ansprüche von Besatzungsmitgliedern | 785 |
| | c) Ansprüche der Fluggesellschaft | 786 |
| | d) Ansprüche von Dritten | 787 |
| | 3. Kreis der Haftpflichtigen | 787 |
| | a) Halter von Luftfahrzeugen | 787 |
| | b) Besatzungsmitglieder | 788 |
| | c) Hersteller | 789 |
| | aa) Haftung nach Produkthaftpflichtgesetz | 789 |
| | bb) Vertragliche Haftung | 789 |
| | cc) Ausservertragliche Haftung | 789 |
| | d) Unterhaltsbetriebe | 790 |
| | e) Infrastrukturbetreiber | 790 |
| | aa) Flugplatzhalter | 790 |
| | bb) Motorfahrzeughalter | 790 |
| | f) Weitere Haftpflichtige | 791 |

| | |
|--|-----|
| IV. Sonderfragen | 791 |
| 1. Versicherungen im Luftfahrtbereich | 791 |
| 2. Passenger Rights | 792 |
| a) Allgemein | 792 |
| b) Judikatur zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 | 793 |
| V. Checklisten | 803 |
| 1. Checkliste zur Abklärung des Sachverhaltes | 803 |
| 2. Checkliste zur rechtlichen Beurteilung des Luftfahrthaftpflichtfalles | 805 |

Literaturauswahl

BOEING, Aviation Safety (Hrsg.), Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959–2012, Washington 2013; BARTSCH RONALD, International Aviation Law, A Practical Guide, Farnham/Burlington 2012; CHASSOT LAURENT, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international: entre conflit et complémentarité, Diss., Zürich 2012; DETTLING-OTT REGULA, Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, Zürich 1993 (*zitiert*: DETTLING-OTT, Lufttransportrecht); DIES., Kommentar zu Art. 33, 35 und Kapitel V des Übereinkommens, in: Giemulla Elmar/Schmid Ronald (Hrsg.), Montrealer Übereinkommen, Köln 2007 (*zitiert*: DETTLING-OTT, Montrealer Übereinkommen); EBINGER CHRISTOPH, Zivilrechtliche Haftung des Luftfrachtführers im Personentransport, unter besonderer Berücksichtigung der Beförderung von Personen durch ferngesteuerte Luftfahrzeuge, Diss., Zürich/Basel/Genf 2012; HESS HANS-JOACHIM, Kommentar zum Produkthaftpflichtgesetz (PrHG), 2. Aufl., Bern/Stuttgart/Wien 1996; HOBE STEPHAN/VON RUCKTESCHELL NICOLAI (Hrsg.), Kölner Kompendium Flugrecht, Band 3, Wirtschaftsrechtliche Aspekte des Luftverkehrs, Köln 2010 (*zitiert*: AUTOR, in: Hobe/von Ruckteschell, Bd. 3); IATA, Annual Review 2013, Cape Town 2013; FÜHRICH ERNST, News und Urteile zu Reiserecht, Kempten, Newsletter Mai 2014; ICAO, Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, Aircraft Accident and Incident Investigation, 10. Aufl., Montreal 2010; MCCREARY IAIN, Runway Safety: FOD, Birds, and the Case For Automated Scanning, in: Insight SRI (Hrsg.), London 2010; MEILI KATJA, Grundlagen und Grundsätze der Luftfahrthaftpflicht, CFAC-SZL Bd. 6, Zürich/St.Gallen 2014; MÜLLER ROLAND, Recht der Luftfahrt, 10. Aufl., Alpnach 2014 (*zitiert*: MÜLLER, Luftrecht); MÜLLER ROLAND/GYARMATI NIKLAUS, Gewerbsmäßigkeit im Schweizerischen Luftrecht, SVLR-Bulletin 1/2005, Winterthur 2005; MÜLLER ROLAND/WITTMER ANDREAS (Hrsg.), Auswirkungen supranationaler Regulierungen in der Luftfahrt, CFAC-SzL Bd. 1, Zürich/St.Gallen 2009; MÜLLER ROLAND/WITTMER ANDREAS/DRAX CHRISTOPHER (Hrsg.), Aviation Risk and Safety Management, Heidelberg/New York/Dorrecht/London 2014; REUSCHLE FABIAN, Montrealer Übereinkommen, De Gruyter Kommentar, 2. Aufl., Berlin/Boston 2011; SCHLADEBACH MARCUS, Contract of Carriage – Form, in: Hobe Stephan/von Ruckteschell Nicolai/Heffernan David (Hrsg.), Cologne Compendium on Air Law in Europe, Köln, 2013; SCHUBERT FRANCIS, La responsabilité des agences du contrôle de la circulation aérienne, Opfikon 1994.

I. Problemübersicht

1. Flugunfälle und Flugunfalluntersuchungen

In den Jahren 1959 bis 2012 ereigneten sich weltweit insgesamt 1828 Unfälle mit Jetflugzeugen (davon im Zeitraum von 2003 bis 2012 noch 407). Nur bei 608 dieser Unfälle wurden Menschen verletzt oder getötet¹. Damit gilt die Luftfahrt weiterhin als die sicherste Transportart. Im Jahr 2012 absolvierten rund 2.8 Milliarden Menschen insgesamt 38 Millionen Flüge ohne Unfälle, was einer Unfallrate von lediglich 0.07 pro Million Passagieren entspricht; dies ist bislang die tiefste Unfallrate in der Geschichte der Luftfahrt². Dennoch ist jeder Flugunfall einer zu viel, zumal insbesondere bei grossen Verkehrsflugzeugen gleichzeitig sehr viele Passagiere betroffen sind. Es verwundert deshalb auch nicht, dass es im Anschluss an einen Flugunfall in der Regel zu langwierigen und aufwändigen Haftpflichtprozessen kommt. **16.1**

Im Annex 13 zum Abkommen von Chicago wird in Ziff. 5.1 vorgeschrieben, dass jeder Vertragsstaat bei einem Flugunfall auf seinem Gebiet eine Untersuchung über die Umstände des Unfalles durchzuführen hat. In der Schweiz ist dafür die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) geschaffen worden³. Als Flugunfall gilt nur ein mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängendes Ereignis, bei welchem eine Person tödlich oder schwer verletzt wird, das Luftfahrzeug einen gravierenden Schaden bzw. eine strukturelle Zerstörung erleidet, oder das Luftfahrzeug vermisst oder vollkommen unzugänglich ist⁴. In der Schweiz ereigneten sich in den letzten Jahren entsprechend dieser Definition folgende Flugunfälle⁵: **16.2**

| Flugunfälle in der Schweiz (Zivilluftfahrt) | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|
| Unfälle und schwere Vorfälle | 45 | 63 | 63 |
| Davon Unfälle mit Personenschaden | 11 | 14 | 13 |
| Getötete Personen | 9 | 13 | 16 |
| Erheblich verletzte Personen | 7 | 10 | 4 |

Gemäss Ziff. 3.1 des ICAO Annex 13 ist das einzige Ziel der offiziellen Flugunfalluntersuchung die Unfallprävention; es ist nicht die Absicht einer solchen Untersuchung, Schuldzuweisungen oder Verantwortlichkeiten aufzuzeigen⁶. Dennoch haben die offiziellen Flugunfalluntersuchungsberichte⁷ und die damit in Zusammenhang stehenden Akten eine grosse Bedeutung für resultierende Haftpflichtprozesse. Dies ist in erster Linie auf die Untersuchungshandlungen zurückzuführen, **16.3**

¹ BOEING, 14.

² IATA, 14.

³ Art. 1a VFU.

⁴ Ziff. 1 ICAO Annex 6 und Art. 1VFU.

⁵ Quelle: Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST, Stand Juli 2013.

⁶ Ähnlich die Formulierung der SUST: «Die Flugunfalluntersuchung bezweckt, durch Abklärungen der Umstände und Ursachen die Grundlage zur Vermeidung ähnlicher Unfälle und schwerer Vorfälle zu schaffen. Die rechtliche Würdigung des Unfallgeschehens ist nicht Gegenstand der Untersuchung und der Untersuchungsberichte.»

⁷ Abrufbar unter: <www.sust.admin.ch>.

welche die SUST gestützt auf Art. 15 VFU durchführen kann. Dazu gehören insbesondere Aufträge an Sachverständige zur Bearbeitung von besonderen Fachfragen, Anordnung von Blutproben und Autopsien sowie Herausgabe von behördlichen Daten, insbesondere von Skyguide und Meteo Schweiz. Nach Art. 28 VFU können die direkt vom Untersuchungsverfahren Betroffenen, das BAZL und die bevollmächtigte Person eines allenfalls beteiligten fremden Staates bei der SUST Akteneinsicht verlangen. Andere Behörden des Bundes und der Kantone und andere Personen haben nur Akteneinsicht, soweit sie ein besonderes rechtliches Interesse am Ausgang der Untersuchung glaubhaft machen. Die SUST darf die Akteneinsicht beschränken, verweigern oder aufschieben, wenn wesentliche öffentliche Interessen des Bundes oder der Kantone dies erfordern oder wenn wesentliche private Interessen die Geheimhaltung verlangen. Den Gerichts- und Verwaltungsbehörden werden die Akten für ihre Verfahren von der SUST zur Verfügung gestellt, wenn die Untersuchung abgeschlossen ist.

2. Flut von internationalen Regulierungen in der Luftfahrt

- 16.4** Mit Luftfahrzeugen können sehr rasch nicht nur Landesgrenzen, sondern auch Zeitzonen überflogen werden. Um bei der Dichte des heutigen Luftverkehrs Kollisionen zu vermeiden und dennoch gewerbsmässige Passagiertransporte so wenig als möglich zu behindern, sind deshalb Regelungen notwendig, welche im Grundsatz überall auf der Welt akzeptiert werden. Das Luftrecht kann, anders als z.B. das Strassenverkehrsrecht, nicht nur aus Bestimmungen in einem einzigen Gesetz und einer dazu gehörenden Vollzugsverordnung bestehen. Tatsächlich umfasst das Luftrecht der Schweiz sowohl Bestimmungen, welche direkt auf der nationalen Gesetzgebung basieren, als auch Bestimmungen aus supranationalen Abkommen, welche teilweise sogar dem Landesrecht vorgehen. V.a. die Vorschriften der International Civil Aviation Organisation (ICAO) und die europäischen Regelungen (auf Antrag der EASA) sind von grosser Bedeutung. Zudem umfasst das Luftrecht sowohl öffentlich-rechtliche als auch privatrechtliche Bestimmungen, weshalb auch Fragen bezüglich Haftung und Versicherung zu beantworten sind. Andererseits muss das Luftrecht ständig den technischen Neuerungen und den veränderten Umweltbedingungen angepasst werden. Es ist deshalb auch für Luftrechtsspezialisten schwierig, den Überblick über dieses, sich in permanenten Wandel befindende Rechtsgebiet auf nationaler und internationaler Ebene zu bewahren. Nicht zuletzt deshalb wurde an der Universität St. Gallen ein Luftfahrtkompetenzzentrum errichtet (vgl. www.cfac.ch).
- 16.5** Trotz seines Umfangs und seiner Vielfältigkeit ist das Luftrecht von ausserordentlicher Wichtigkeit. Dies beweisen immer wieder aktuelle Flugunfälle. Besonders drastisch wird die Wichtigkeit des Luftrechts dann vor Augen geführt, wenn es zu Kollisionen zwischen zwei Luftfahrzeugen kommt, von denen eines sich auf einer unzulässigen Flugfläche (Flight Level) befunden hat. Mit der heutigen Satellitennavigation können die Piloten nämlich ihre Flugwege sehr genau einhalten. Um dennoch Kollisionen auf viel beflogenen Strecken zu verhindern, sind genaue Flughöhen vorgeschrieben (sog. Halbkreisregel). Eine Missachtung der vorgeschriebenen Flughöhe ist zu vergleichen mit der Wahl einer falschen Fahrspur auf der Autobahn.

Entsprechend gravierend sind auch die Sanktionen (Bussen, Ausweisentzug etc.) bei Verstößen gegen das geltende Luftrecht. Anders als beim Strassenverkehr ist der Pilot grundsätzlich einer ständigen Radarüberwachung ausgesetzt, weshalb v.a. Verstöße bezüglich der Luftraumvorschriften sofort erkannt und geahndet werden⁸. Leider verhindert aber auch die heutige Flut von Regulierungen im Luftrecht nicht, dass es zu Flugunfällen kommt und damit zahlreiche Haftpflichtprozesse ausgelöst werden.

II. Merkmale und Erscheinungsformen

1. Überblick

Das Luftfahrthaftpflichtrecht ist zunächst dadurch gekennzeichnet, dass in der Regel gleichzeitig internationale und nationale, privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Normen zu prüfen sind. Dies führt meist auch zu mehreren möglichen Gerichtsständen. Im Weiteren können in einem Fall oft mehrere Haftpflichtige gleichzeitig belangt werden, insbesondere: **16.6**

- Halter von Luftfahrzeugen;
- Besatzungsmitglieder;
- Hersteller;
- Unterhaltsbetriebe;
- Infrastrukturbetreiber;
- Flugverkehrsleitungen;
- Luftfahrtbehörden.

Die Haftungsbereiche sind genau so unterschiedlich wie die möglichen Haftpflichtigen: **16.7**

- Schäden am Boden;
- Schäden in der Luft;
- Schäden an Personen;
- Schäden an Gepäck;
- Schäden an Fracht;
- Schäden am Luftfahrzeug;
- Schäden durch Verspätung oder Annullierung.

Schliesslich ist im Luftfahrthaftpflichtrecht zu berücksichtigen, dass es im Gegensatz zu anderen Rechtsgebieten keinen direkten Anspruch des Geschädigten gegenüber dem Versicherer des Luftfahrzeuges gibt. Dennoch sind auch versicherungsrechtliche Fragen relevant, insbesondere im Zusammenhang mit dem Regress von Versicherungen. **16.8**

⁸ MÜLLER, Luftrecht, 5.

2. Schäden am Boden

- 16.9** Der klassische Schaden, welcher durch ein Luftfahrzeug verursacht werden kann, ist der bei einem Absturz resultierende Schaden am Boden, sei es durch Beschädigungen von Immobilien oder Mobilien. Der Betrieb eines Luftfahrzeuges unterliegt deshalb einer scharfen Kausalhaftung. Allein schon die Inbetriebsetzung eines Luftfahrzeuges gilt genau gleich wie beim Motorfahrzeug als Herbeiführung eines gefährlichen Zustandes. Für Personen- oder Sachschäden, die vom Luftfahrzeug einem Dritten zugefügt werden, haftet deshalb der Halter des Luftfahrzeuges unabhängig von jeglichem Verschulden. Als Halter gilt dabei der Betreiber (Operator) des Luftfahrzeuges. Dieser muss nicht mit dem Eigentümer (z.B. eine Bank oder Leasinggesellschaft) oder dem Piloten (Führer des Luftfahrzeuges) identisch sein. Die Grundlage dieser Gefährdungshaftung findet sich in der Schweiz in Art. 64 LFG. Danach hat der Halter des Luftfahrzeuges Ersatz zu leisten für Schäden, die von einem im Fluge befindlichen Luftfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, sofern feststeht, dass der Schaden entstanden und vom Luftfahrzeug verursacht worden ist.
- 16.10** Einen typischen Schaden am Boden verursachte der Absturz des Experimentalflugzeuges Express 2000 ER, das am 23. Juli 2007 vom Flughafen Basel Mulhouse zu einem rund 30-stündigen Nonstop-Flug über den Atlantik nach Oshkosh im US-Bundesstaat Wisconsin gestartet war. Deshalb hatte das Flugzeug auch sehr viel Treibstoff an Bord. Nach nur einer Flugstrecke von 3,8 Kilometern prallte das Flugzeug in den Dachstock eines Wohnhauses, welcher sofort brannte. Das Büro für Flugunfalluntersuchungen stellte fest, dass einerseits der Zeitdruck und Erfolgszwang das Urteilsvermögen des Piloten beeinträchtigt und andererseits eine unzureichende Begleitung und Aufsicht der zuständigen Stellen beim Erprobungs- und Zulassungsprozess zum Unfall beigetragen haben. Konkret sei der Unfall darauf zurückzuführen, «dass das Flugzeug mit Hindernissen kollidierte, weil es auf Grund seiner Masse, seiner Schwerpunktlage und der verfügbaren Leistung nach dem Abheben weder in der Lage war zu beschleunigen, zu steigen noch eine Kurve zu fliegen»⁹.
- 16.11** In der Folge erkundigte sich Frau Nationalrätin Leutenegger Oberholzer in einer Interpellation vom 4. Oktober 2007, wer für die Folgeschäden des Unfalls aufkommen müsse. Der Bundesrat verwies in seiner Antwort auf die obligatorische Versicherung für Schäden auf der Erde gemäss Art. 64 ff. LFG. Dem Bundesrat sei kein Ereignis bekannt, bei dem die vorgeschriebene Versicherungssumme nicht für die Deckung des entstandenen Schadens ausgereicht hätte. Sollte dies doch ausnahmsweise der Fall sein, so müsse der Halter für den Fehlbetrag aufkommen¹⁰. Tatsächlich wird die Höhe der Sicherstellung in Art. 125 LFV vorgeschrieben. Während bei Luftfahrzeugen unter 500 Kilogramm lediglich eine Mindestversicherungssumme von 0,75 Mio. CHF Sonderziehungsrechten (SZR) vorgegeben werden, sind es bei

⁹ Büro für Flugunfalluntersuchungen, Untersuchungsbericht Nr. 2050, 7f. und 16 (abrufbar unter: <www.sust.admin.ch/de>).

¹⁰ Vgl. die Kommentierung dieses Flugunfalles bei MEILI, 85 und die dort angeführten Zitate.

Luftfahrzeugen über 500 Tonnen bereits 700 Mio. SZR. Unter Sonderziehungsrechten bzw. auf Englisch Special Drawing Right (XDR) wird eine hypothetische Währung nach der Definition des internationalen Währungsfonds verstanden, welche aus den massgebenden Leitwährungen der Mitgliedstaaten entsprechend ihrer Bedeutung (Quote) berechnet wird¹¹. Derzeit gilt ein Umrechnungskurs von 1 SZR = 1.4 CHF (vgl. aktuellen Umrechnungskurs unter <www.xe.com>). In der Praxis werden jedoch noch weit höhere Versicherungssummen abgeschlossen, um möglichen Deckungslücken zu begegnen.

3. Schäden in der Luft

Schäden in der Luft entstehen durch Kollisionen eines Luftfahrzeuges mit anderen fliegenden Objekten, insbesondere mit anderen Luftfahrzeugen, aber auch mit Vögeln oder Hagelkörnern. Als Folge davon können wiederum Schäden am Boden entstehen. Als Beispiel eines solchen Schadenfalles sei auf die Kollision der Tupolev Tu-154M der Bashkirian Airlines und der Boeing 757-23APF der DHL am 1. Juli 2002 über Überlingen verwiesen. Dabei wurden alle 71 Personen an Bord der beiden Flugzeuge getötet. **16.12**

Nach dem Schlussbericht der deutschen Bundesstelle für Fluguntersuchung sind die widersprüchlichen Angaben des schweizerischen Flugverkehrsleiters und des im Flugzeug eingebauten Kollisionswarnsystems Hauptgrund für den Flugunfall¹². Zum Unfall beigetragen hat aber auch die Tatsache, dass entgegen den Betriebsregeln der Skyguide zur fraglichen Zeit nur ein statt wie vorgeschrieben zwei Flugverkehrsleiter anwesend war. Als Haftpflichtige kamen in diesem Fall neben dem diensthabenden Fluglotsen auch die Skyguide und deren Repräsentanten, sowie der Staat Deutschland in Frage. Auch eine Mitschuld des russischen Piloten war nicht auszuschliessen¹³. **16.13**

Das Bundesverwaltungsgericht stellte in seinem Entscheid vom 17. Februar 2010 fest, dass es gerade zu den Aufgaben von Skyguide gehöre, den minimalen Abstand von Luftfahrzeugen sicherzustellen und damit Kollisionen zu verhindern. Die Unterlassung einer entsprechenden Warnung oder Vorgabe sei daher kausal für den eingetretenen Schaden. Das Warnsystem an Bord der Flugzeuge melde nur dann eine mögliche Kollision, wenn die Flugverkehrsleitung nicht genügend früh einschreite. Ein Schaden sei offensichtlich gegeben und somit auch alle Voraussetzungen für die Haftung von Skyguide¹⁴. **16.14**

4. Schäden an Personen

In diese Fallkategorie gehören in erster Linie die Fälle von verletzten oder getöteten Passagieren und Flugbesatzungsmitglieder. In mehreren internationalen Ab- **16.15**

11 MÜLLER, Luftrecht, 174.

12 Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, 7.

13 Vgl. die Kommentierung dieses Flugunfalles bei MEILI, 86 f. und die dort angeführten Zitate.

14 BVGer A-845/2007 vom 17. Februar 2010, E. 8.1.

kommen, insbesondere im Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (SR 0.748.411), abgeschlossen in Montreal am 28. Mai 1999 und deshalb auch Montrealer Übereinkommen (MÜ) genannt, werden besondere Bestimmungen für Personenschäden aufgestellt¹⁵. Es wird eine Kausalhaftung bis zu Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus eine Verschuldenshaftung festgelegt¹⁶. Das Montrealer Abkommen gilt gemäss Vertragstext nur für internationale Transporte. In der Schweiz wurden diese Bestimmungen mit der Lufttransportverordnung (LTrV; SR 748.411) jedoch auch für nationale Beförderungen anwendbar erklärt.

- 16.16** Wie im übrigen Haftpflichtrecht versteht man auch im Luftfahrthaftpflichtrecht unter Personenschäden eine Beeinträchtigung der körperlichen oder psychischen Integrität einer natürlichen Person¹⁷. Eine Körperverletzung oder Tötung ist grundsätzlich widerrechtlich¹⁸. Anspruchsberechtigt ist der Verletzte selbst, wenn er vor Erhalt des Schadenersatzes stirbt, geht der Anspruch auf seine Erben über¹⁹. Bei einer Tötung kommt der Ersatz des Versorgerschadens für Angehörige in Betracht²⁰.
- 16.17** Die besonderen Folgen im Falle von Körperschäden im Zusammenhang mit Flugunfällen sind in Art. 45 ff. OR geregelt. Diese Bestimmungen gelten für das gesamte Haftpflichtrecht, auch wenn die Haftung in Spezialgesetzen geregelt ist²¹. Im Falle einer Tötung sind die entstandenen Kosten, insbesondere diejenigen der Bestattung, zu ersetzen²². Falls der Tod nicht sofort eingetreten ist, sind wie auch bei einer Körperverletzung die Kosten der Heilung und die Nachteile einer allfälligen Arbeitsunfähigkeit zu ersetzen²³. Die Schadensberechnung ist meist sehr komplex. Dazu sei als Beispiel der Fall einer tödlich verunglückten Passagierin mit folgendem Profil vorgestellt:

- US-Staatsbürgerin;
- 29 Jahre alt;
- alleinstehend und kinderlos;
- Vater: 58 Jahre alt;
- Mutter: 55 Jahre alt;
- Bruder: 22 Jahre alt;
- Wirtschaftsanwältin;
- Salär: USD 75 000 jährlich;
- Wohnsitz: Frankreich.

15 Eine prägnante Übersicht findet sich bei CHASSOT, 1 ff.

16 Art. 17 Abs. 1 i. V.m. Art. 21 MÜ; Art. 7 LTrV.

17 MEILI, 89; OFTINGER/STARK, Bd. I, § 6, Rz 94; REY, Rz 219.

18 BK-BREHM, Art. 41 OR N 36.

19 OFTINGER/STARK, Bd. I, § 6, Rz 104.

20 Art. 45 Abs. 3 OR; OFTINGER/STARK, Bd. I, § 6, Rz 260 ff.; ROBERTO, Haftpflichtrecht, Rz 106; vgl. BGE 112 II 118, 122 E. 3.

21 MEILI, 89, mit Verweis auf HONSELL, § 8 Rz 59.

22 Art. 45 Abs. 1 OR.

23 Art. 45 Abs. 2 und Art. 46 Abs. 1 OR; vgl. BGer 4A_22/2008 vom 10. April 2008, Sachverhalt A/B.

Die mögliche Höhe einer Schadenersatzklage vor einem amerikanischen Gericht würde 2,5–5 Mio. USD betragen; die gleiche Klage vor einem französischen Gericht USD 100 000. Tatsächlich wurde gemäss Angabe der involvierten Versicherung in diesem Fall ein Betrag von 5 Mio. USD eingeklagt²⁴. Die Beklagten unterbreiteten in der Folge ein Vergleichsangebot von USD 500 000. Schliesslich einigten sich die Parteien auf einen Vergleichsbetrag von USD 800 000.

Gemäss Art. 33 MÜ kann die Schadenersatzklage nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, an dem sich der Wohnsitz des Luftfrachtführers, seine Hauptniederlassung oder seine Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsorts, erhoben werden. Die Klage kann aber auch im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats erhoben werden, in dem der Reisende im Zeitpunkt des Unfalls seinen ständigen Wohnsitz hatte und in das oder aus dem der Luftfrachtführer Reisende im Luftverkehr gewerbmässig befördert, und zwar entweder mit seinen eigenen Luftfahrzeugen oder aufgrund einer geschäftlichen Vereinbarung mit Luftfahrzeugen eines anderen Luftfrachtführers, und in dem der Luftfrachtführer sein Gewerbe von Geschäftsräumen aus betreibt, deren Mieter oder Eigentümer er selbst oder ein anderer Luftfrachtführer ist, mit dem er eine geschäftliche Vereinbarung geschlossen hat²⁵. **16.18**

Bei Personenschäden aufgrund eines Flugunfalles kommt unter Umständen auch eine Genugtuung in Betracht²⁶. Mit einer Genugtuung wird eine immaterielle Unbill finanziell kompensiert. Wie im übrigen Haftpflichtrecht wird für den Ersatz einer immateriellen Schädigung eine gewisse Intensität der Verletzung vorausgesetzt, welche beispielsweise körperliche Schmerzen oder die Verminderung der Lebensfreude verursacht hat²⁷. Für die Genugtuung bei körperlichen Schädigungen ist Art. 47 OR einschlägig. Bei der Tötung eines Menschen haben allenfalls auch die Angehörigen Anspruch auf eine Genugtuung. **16.19**

5. Schäden am Gepäck

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Montrealer Übereinkommens haftet der Luftfrachtführer gemäss Art. 8 LTrV für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck an Bord des Luftfahrzeugs oder während der Zeit, in der sich das aufgegebenes Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befindet. Er haftet nicht für den Schaden, der auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist. Hat der Luftfrachtführer den Verlust des aufgegebenen Reisegepäcks anerkannt oder ist dieses nach Ablauf **16.20**

24 Beim Vergleichsabschluss wird in der Regel Stillschweigen vereinbart, weshalb auch hier keine weiteren Angaben zum konkreten Fall gemacht werden dürfen.

25 Dazu ausführlich DETTLING-OTT, Montrealer Übereinkommen, Kommentar zu Art. 33, mit dem Hinweis, dass der Bestimmungsort u.U. auch identisch mit dem Abgangsort sein könne (z.B. bei Rundflügen, Weltreisen oder zusammen gebuchten Hin- und Rückflügen); eine generelle Klagemöglichkeit am Abgangsort ist aber im Montrealer Übereinkommen nicht vorgesehen.

26 Ebenso MEILI, 90.

27 REY, Rz 442/445; ROBERTO, Haftpflichtrecht, Rz 915 f.

von 21 Tagen seit dem Tag, an dem es hätte eintreffen sollen, am Bestimmungsort nicht eingetroffen, so kann der oder die Reisende die Rechte aus dem Beförderungsvertrag gegen den Luftfrachtführer geltend machen. Für das nicht aufgegebene Reisegepäck, einschliesslich persönlicher Gegenstände, haftet der Luftfrachtführer, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Angestellten oder seiner Beauftragten zurückzuführen ist. Die Haftpflicht des Luftfrachtführers für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck und persönlichen Gegenständen ist begrenzt auf den Betrag von 1000 Sonderziehungsrechten je Reisenden, es sei denn, der oder die Reisende habe bei der Aufgabe einen höheren Wert deklariert und gegebenenfalls den dafür verlangten Zuschlag entrichtet. In diesem Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht nachweist, dass dieser Betrag das tatsächliche Interesse des Reisenden an der Lieferung übersteigt.

- 16.21** Die Abgrenzung, ob es sich bei einem Transportgegenstand um Reisegepäck, Fracht oder Zubehör des Luftfahrzeuges handelt, kann unter Umständen Probleme bieten. Dies sei am Beispiel einer teuren Kamera verdeutlicht, welche für Filmzwecke an einem Helikopter befestigt wird. Die Kamera wird während des Fluges vom mitfliegenden Operator aus der Kabine ferngesteuert. Bei einem Unfall des Helikopters wird zwar niemand verletzt, die Kamera jedoch vollständig zerstört. Haftet nun das Flugunternehmen für den Schaden an der Kamera? Gemäss Art. 3 LTrV lautet die Legaldefinition von Reisegepäck «sowohl aufgegebenes als auch nicht aufgegebenes Reisegepäck». Eine weitere Eingrenzung besteht nicht. Um Reisegepäck kann es sich per Definition jedoch nur handeln, wenn auch Reisende mit an Bord sind. Vorliegend war der Zweck des Fluges jedoch nicht ein Transport von Passagieren, sondern die Aufnahme von Flugbildern. Der Operator der Kamera wurde nicht im Sinne eines Reisenden befördert. Der Operator wurde vielmehr im Helikopter zur Bedienung der Kamera mitgeführt. Hätte er die Aufnahmen vom Boden aus machen können, wäre er nicht mitgeflogen. Aufgrund der speziellen Kamera war er jedoch angehalten, dies vom Helikopter aus zu tun. Damit wurde er zu einem Besatzungsmitglied, wie dies von diversen luftrechtlichen Erlassen vorgegeben wird²⁸. In einem neuseeländischen Entscheid wurde selbst ein Fotograf, der nur eine eigene Fotokamera verwendete, welche nicht am Luftfahrzeug angeschlossen war, als Besatzungsmitglied eingestuft²⁹. Wenn kein Reisender an Bord war, dann kann es sich bei der Kamera auch nicht um Reisegepäck gehandelt haben. Da-

28 Gemäss ICAO (ECCAIRS 4.2.6 Data Definition Standard, Organisations and Persons, 2006, 2 ff.) «on an aircraft»; gemäss EU-OPS1 «in the cabin» und gemäss Verordnung des UVEK über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr vom 22. Januar 1960 (SR 748.127.1; VBR I) «in einem Luftfahrzeug».

29 Civil Aviation Authority versus Helicam Aviation Ltd and Anor, D Ct Maukau, 2. November 2007, CAA Explanatory Guide: Draft Legal Information Bulletin No 4, 7. Die damals unterliegende Civil Aviation Authority of New Zealand gab daraufhin ein Informationsbulletin heraus, indem folgende Kriterien für ein Besatzungsmitglied angewendet werden sollen: Die Person muss vom Luftfrachtführer bestimmt sein, die Aufgabe muss essentiell für die sichere Durchführung des Fluges sein und die Person muss entsprechend qualifiziert sein.

mit stellt sich nur noch die Frage, ob die Beschädigung von Fracht oder von Flugzeugzubehör vorliegt.

Gemäss Art. 4 MÜ sind unter dem Begriff «Güter» sämtliche körperlichen Gegenstände zu verstehen, die befördert werden können, ausgenommen jedoch ist das Reisegepäck. Die Vereinbarung unter den Parteien bestimmt jeweils, ob es sich um Frachtgut oder um Reisegepäck handelt. Grundsätzlich kann es sich also bei einer Kamera um Frachtgut handeln. Entgegen dem eigentlichen Ziel von Frachtgut, welches von A nach B zu befördern ist, liegt im Beispielfall keinerlei Beförderung des Gegenstandes vor. Die Kamera wird zwar im Rahmen des Fluges bewegt, es wird aber nicht verfrachtet im Sinne der Lufttransportverordnung. Es handelt sich lediglich um ein Mitführen des Gegenstandes aufgrund Verwendung desselben während des Fluges. Gemäss Art. 4 Abs. 1 MÜ sowie auch gemäss Art. 6 LTrV muss für die Beförderung von Frachtgut ein Luftfrachtbrief ausgehändigt werden. Der Luftfrachtbrief hat die Angaben des Ausgangs- und des Bestimmungsortes zu enthalten; allfällige Zwischenlandepunkte sowie die Angabe des Gesamtgewichts der beförderten Güter. Zudem ist der Luftfrachtbrief in drei Originalausfertigungen auszustellen, wobei ein Exemplar durch den Luftfrachtführer zu unterzeichnen ist, das zweite Exemplar vom Absender und vom Luftfrachtführer unterzeichnet werden muss und das dritte Exemplar nach Annahme der Güter dem Absender mit Unterzeichnung des Luftfrachtführers auszuhändigen ist. Im vorliegenden Fall wurden keinerlei Luftfrachtbriefe oder dahingehende elektronische Aufzeichnungen ausgefertigt. Auf den Luftfrachtbrief kann gemäss Art. 51 MÜ eigentlich nur bei «aussergewöhnlichen Umständen» verzichtet werden. Vorliegend sind jedoch keine aussergewöhnlichen Umstände im Sinne des Übereinkommens ersichtlich. Falls tatsächlich eine Frachtgutbeförderung beabsichtigt gewesen wäre, hätte genügend Zeit zum Ausfüllen eines Luftfrachtbriefes bestanden. Anzumerken ist, dass allerdings das Fehlen eines Luftfrachtbriefes nicht das Bestehen eines Beförderungsvertrages verhindert; dies wird ausdrücklich in Art. 9 MÜ festgehalten. Auch gemäss der Botschaft zur Lufttransportverordnung wirkt sich die Nichtbeachtung dieser Vorschriften weder auf den Bestand noch auf die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages aus; allfällige Haftungsbeschränkungen finden gleichwohl Anwendung. Das Fehlen des Luftfrachtbriefes entscheidet nicht, ob es sich um Fracht handelt oder nicht. Das Fehlen eines Luftfrachtbriefes ist indes sicher ein Indiz, dass es sich beim mitgeführten Gegenstand nicht um Frachtgut handelt. Die Beförderung von Frachtgut erfolgt in aller Regel im Frachtraum des Luftfahrzeuges. Somit handelt es sich bei der Filmkamera um einen vom Luftfahrzeug unabhängigen Gegenstand, welcher gemäss den Bestimmungen im Luftfrachtbrief befördert werden soll. Im Beispielfall wurde jedoch der Gegenstand fest mit dem Luftfahrzeug verbunden. Insgesamt ist damit festzustellen, dass es sich bei der Kamera weder um Reisegepäck noch um Frachtgut handelt. Aufgrund der Verbundenheit mit dem Luftfahrzeug, der Verwendung während des Fluges und der Notwendigkeit eines Operators ist die zerstörte Kamera als Zubehör des Luftfahrzeuges zu qualifizieren. 16.22

6. Schäden an der Fracht

16.23 Der Luftfrachtführer haftet in Übereinstimmung mit den Vorgaben im Übereinkommen von Montreal gemäss Art. 9 LTrV für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern, wenn der Schaden während der Luftbeförderung entstanden ist. Die Haftpflicht des Luftfrachtführers ist begrenzt auf den Betrag von 17 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm, der Absender habe bei der Übergabe der Güter an den Luftfrachtführer einen höheren Wert deklariert und gegebenenfalls den dafür verlangten Zuschlag entrichtet. In diesem Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht nachweist, dass dieser Betrag das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung übersteigt. Der Luftfrachtführer haftet nicht, wenn er nachweist, dass die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung der Güter durch einen oder mehrere Umstände gemäss Art. 9 Abs. 3 LTrV verursacht wurde.

16.24 Als Beispiel der Haftung eines Luftfrachtführers für den Verlust von Fracht kann auf den in der Fachliteratur vielfach zitierten BGE 128 III 390 verwiesen werden³⁰. Dabei ging es um eine Wertsendung von DM 1500 000, welche im Auftrag der UBS durch die Fluggesellschaft Finnair von Zürich über Helsinki nach Tallin befördert werden sollte. Da die Sendung in Tallin nicht an den Empfänger übergeben werden konnte, wurde die Fracht zurück nach Helsinki transportiert, wo sie aber nie ankam. Die Versicherung der UBS kam zwar für den Schaden auf, nahm dann aber auf Finnair Rückgriff³¹. Streitig war, ob die Haftungshöchstgrenze von Art. 22 Abs. 2 des damals noch anwendbaren Warschauer Abkommens (WA) anwendbar sei oder ob die Finnair aufgrund von Art. 25 WA unbeschränkt hafte³². Eine unbeschränkte Haftung wurde schliesslich bejaht, weil sich Finnair leichtfertig verhalten habe, ihr die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts bewusst gewesen sei und ein Kausalzusammenhang zwischen Pflichtverletzung und Schaden bestanden habe. Eine derart grosse Fahrlässigkeit, die bereits an der Schwelle zum Eventualvorsatz liegt, wird als «willful misconduct» oder zu Deutsch «Tollkühnheit» bezeichnet³³. Diese wurde im vorliegenden Fall u.a. deshalb anerkannt, weil gewisse Frachtdokumente nicht korrekt ausgefüllt, der Zielflughafen nicht über die Wertsendung informiert und keine besonderen Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden seien³⁴. Aufgrund von Mitverschulden der UBS wurde der Schadenersatzanspruch allerdings um einen Drittel reduziert³⁵.

7. Schäden am Luftfahrzeug

16.25 Für Schäden an Luftfahrzeugen existieren keine speziellen Haftungsbestimmungen. Die Haftung richtet sich nach OR, bzw. allenfalls VG. Ob vertragliche oder ausservertragliche Haftungsbestimmungen anwendbar sind, hängt vom Rechtsverhältnis

30 Vgl. auch die ähnlich gelagerten BGE 93 II 345 und 98 II 231; zusammengefasst bei MEILI, 91 f.

31 BGE 128 III 390, Sachverhalt A/B.

32 BGE 128 III 390, 395 E. 4.3.

33 Dazu ausführlich DETTLING-OTT, Lufttransportrecht, 215 und 230.

34 BGE 128 III 390, 396 E. 4.3.3 ff.

35 BGE 128 III 390, 399 E. 4.5, Art. 21 WA i.V.m. Art. 44 Abs. 1 OR.

zwischen dem Haftpflichtigen und dem Halter bzw. Eigentümer des Luftfahrzeuges ab³⁶. Problematisch sind bei solchen Sachschäden insbesondere die mittelbaren Schäden, z.B. der Betriebsausfall. Darunter fallen nicht nur die Kosten für die Miete eines Ersatzluftfahrzeuges³⁷, sondern insbesondere auch der Gewinnausfall aufgrund von ausgefallenen Flügen. Zur Berechnung von solchen Schäden muss deshalb auf die durchschnittliche Sitzplatzauslastung und den durchschnittlichen Erlös pro Passagier abgestellt werden, was bereits ernsthafte Probleme bereitet.

Als Beispiel eines typischen Schadens an einem Luftfahrzeug kann auf das BVGer A-358/2009 vom 14. Dezember 2009 verwiesen werden. Im betreffenden Entscheid ging es um die Kollision eines Gepäckwagens mit einem Flugzeug auf dem Rollweg des Flughafens Zürich und der dadurch verursachten Beschädigung des Flugzeuges³⁸. Streitig war in diesem Fall, ob der Flughafenhalter für das Wegrollen des Gepäckwagens und die dadurch verursachte Kollision verantwortlich war. Der Geschädigte machte geltend, die Flughafenhalterin sei ihrer gesetzlichen Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Luftfahrzeugrollverkehrs nicht nachgekommen. Der Geschädigte ging dabei davon aus, dass der Jetblast³⁹ eines anderen Flugzeuges, welches auf einen Standplatz gewiesen wurde, als sich das Flugzeug des Geschädigten auf dem Rollweg befand, den Gepäckwagen ins Rollen gebracht hat. Diese Rollanweisung sei unkoordiniert gewesen und die Flughafenhalterin habe so adäquat kausal einen Schaden verursacht. Das Bundesverwaltungsgericht argumentierte, die Flughafenhalterin unterstehe zwar der Haftung nach Art. 19 VG, hafte aber daraus nur für schadensverursachende Handlungen ihrer Organe und Angestellten, nicht aber auch für weitere, am Flughafen tätige Unternehmen wie die fragliche Bodenverkehrsleitstelle⁴⁰. Da sich die Klage nur gegen die Flughafenhalterin gerichtet hatte, wurde eine allfällige Haftung der Bodenverkehrsleitstelle, des für die Flugabfertigung zuständigen Personals, des Kommandanten sowie der Halterin des Flugzeuges, welches den Jetblast verursacht hat, nicht weiter behandelt⁴¹. Alle diese Unternehmen bzw. Personen könnten aber unter Umständen zusätzlich belangt werden.

Die meisten Schäden an Luftfahrzeugen werden durch Fremdkörper verursacht, in Fachkreisen Foreign Object Damage (FOD) genannt. Bei den 300 grössten Airlines der Welt mit insgesamt 55 Mio. Flugbewegungen pro Jahr kommen ca. 70 000 FOD Ereignisse jährlich vor. Pro 10 000 Flugbewegungen ergeben sich FOD direkte Reparaturkosten von USD 263 000 oder pro Flugplatz ca. 20 Mio. USD pro Jahr. Für die grössten 300 Fluggesellschaften der Welt entstehen damit pro Jahr Kosten von insgesamt 1,1 Mia. USD; weltweit dürften sich die Schäden der Luftfahrt durch FOD pro Jahr auf 13 Mia. USD belaufen⁴². Die Herkunft der Fremdkörper, welche solche immensen Schäden verursachen, ist völlig unterschiedlich:

36 MEILI, 92.

37 Vgl. REY, Rz 314 ff.

38 Vgl. die Zusammenfassung bei MEILI, 93.

39 Englisch für den Luftstrahl der Triebwerke von Luftfahrzeugen und dessen Schubwirkung.

40 BVGer A-358/2009 vom 14. Dezember 2009, E. 4.6.2.

41 BVGer A-358/2009 vom 14. Dezember 2009, E. 4.6.3

42 MCCREARY IAIN, 146 ff.

- Kleinteile wie z.B. Schrauben, Bolzen, Muttern, Sicherungsdraht, Nieten etc.;
- Flugzeugbauteile wie z.B. Verkleidungen, Beplankungsbauteile, kleine Zugangsdeckel, Öltankdeckel, Fahrwerkteile etc.;
- persönliche Utensilien wie Security Batch, Schreibzeug, Münzen, verlorenes und liegengelassenes Werkzeug;
- Catering-Zubehör wie z.B. Besteck, Geschirr, Papier, Plastik;
- Bestandteile von Frachtgut, Gebinde, Gepäck;
- Objekte von Baustellen wie Teile von Verschalungen, Gerüstbau, Befestigungen, Isolations- und Abdichtungsmaterial;
- natürliche Materialien wie Pflanzenteile, Tierkadaver;
- im Winterbetrieb Schnee- und Eisklumpen;
- Roll- und Startbahnmaterial wie z.B. ausgebrochene Teile des Belages, der Markierungen, Lackfragemente, Gummiabrieb.

8. Schäden durch Verspätung oder Annullierung

- 16.28** Bei den Schäden durch Verspätung oder Annullierung ist zwischen Schäden bei der Beförderung von Fracht und bei der Beförderung von Passagieren zu unterscheiden. Während der Luftfrachtführer für Verspätungen nach den besonderen Bestimmungen des MÜ⁴³ und der LTrV haftet⁴⁴, gewährt die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Fluggästen Ausgleichs- und Unterstützungsansprüche (sog. Passenger Rights), wenn sie von Nichtbeförderung, Annullierung oder grosser Verspätung betroffen sind⁴⁵. Die Zahlungen sind dabei vom jeweiligen Luftfahrtunternehmen zu leisten, welches die Beförderung nicht vertragskonform vorgenommen hat⁴⁶. Die Bestimmungen der EU-Verordnung gelten nur für Passagiere, welche einen Flug von oder zu einem Flughafen der EU oder der Schweiz antreten; wird der Flug von einem Drittstaat angetreten, so können die resultierenden Passenger Rights nur dann geltend gemacht werden, wenn der Flug von einem Luftfahrtunternehmen der EU durchgeführt wird⁴⁷.
- 16.29** Die EU-Verordnung über Passenger Rights gilt nicht für Flüge zwischen der Schweiz und Drittstaaten. Dies wurde in zwei entsprechenden Urteilen des Zivilgerichts Basel-Stadt mit ausführlicher Begründung festgehalten⁴⁸. Im ersten Fall buchte die Klägerin 1 bei der Swiss für sich und ihre Mutter (Klägerin 2) jeweils

43 Dazu ausführlich CHASSOT, 225 ff.

44 Sofern er nicht nachweist, dass ihn und seine Leute kein Verschulden trifft (Art. 19 MÜ; Art. 10 Abs. 1 und 3 LTrV). Die Haftung ist begrenzt, die Obergrenzen sind aber für Gepäck und Reisende nicht anwendbar, wenn der Schaden absichtlich oder leichtfertig und im Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts verursacht wurde (Art. 19 MÜ; Art. 10 Abs. 1 und 3 LTrV).

45 MEILI, 93; EHLERS/MÜLLER-ROSTIN, in: Hobe/von Ruckteschell, Bd. 3, Teil III, Kap. A, Rz 8; HEMPEL, in: Hobe/von Ruckteschell, Bd. 3, Teil III, Kap. A, Rz 47; vgl. EBINGER, 107 ff. für detaillierte Ausführungen zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004.

46 EHLERS/MÜLLER-ROSTIN, in: Hobe/von Ruckteschell, Bd. 3, Teil III, Kap. A, Rz 30 ff.

47 EHLERS/MÜLLER-ROSTIN, in: Hobe/von Ruckteschell, Bd. 3, Teil III, Kap. A, Rz 9.

48 Urteil des Einzelgerichts des Zivilgerichts Basel-Stadt Dossiernummer vom 11. März 2011 und Urteil der Präsidentin des Zivilgerichts Basel-Stadt (V.2012.213) vom 15. Mai 2012, publiziert in BJM 2013, 79 ff.

einen Hin- und Rückflug für die Strecke Frankfurt nach Muscat (Oman) und zurück. Am 27. November 2009 sollte der Rückflug zunächst mit Flug LX 243 (Abflug 00:25/Ankunft 06:25) und anschliessend mit Weiterflug LX 1070 von Zürich nach Frankfurt (Abflug 08:05/Ankunft 09:15) erfolgen. Jedoch wurde der Rückflug LX 243 kurz vor dem Abflug annulliert. Die Klägerinnen wurden auf den Flug WY0601 von Muscat über Dubai umgebucht und landeten in Dubai um 03:20. Ab Dubai startete um 05:30 der ursprünglich geplante Flug LX243, welcher um 11:30 Zürich erreichte. Durch die Verspätung verpassten die Klägerinnen den Weiterflug nach Frankfurt und wurden um 12.30 mit einem anderen Flug LX1072 befördert. Sie erreichten Frankfurt um 13:40 statt um 09:15. Die Klägerinnen forderten EUR 1200 für die Annullierung. Die Beklagte ersetzte aber nur Spesen von CHF 157.18 und machte geltend, die VO (EG) Nr. 261/2004 sei nicht gültig publiziert. Die Zivilgerichtspräsidentin von Basel wies die Klage ab und stellte in ihrer Urteilsbegründung vom 11. März 2011 fest, dass es sich um einen internationalen Flugtransport handelte und damit das Montrealer Übereinkomm gelten würde. Die entsprechenden Gerichtsstände kommen aber nicht zur Anwendung, da es nicht um Schadenersatz wegen Personenverletzung oder Reisgepäck geht. Damit ist das Lugano-Übereinkommen anzuwenden und das Zivilgericht von Basel-Stadt ist zuständig. Der Einwand, die VO (EG) Nr. 216/2004 sei nicht ordnungsgemäss publiziert und damit für die Schweiz nicht gültig, sei abzulehnen, da die Schweiz sich zur Übernahme der Regelungen verpflichtet habe. Die massgebende Verspätung sei auf dem Rückflug von Muscat in die Schweiz infolge Annullierung entstanden, also auf einem Flug von einem Drittstaat in die Schweiz. Dieser Flug sei vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen. Die isolierte Betrachtung des Anschlussfluges von Zürich nach Frankfurt sei nicht zulässig, da die Verspätung bereits auf dem vorgängigen Flug entstanden sei.

Im zweiten Fall buchte der schweizerische Kläger mit Wohnsitz in Brasilien am 14. Februar 2011 bei der Swiss in Basel zwei Flüge, um seine Familie in Zürich zu besuchen. Der Hinflug fand am 22. April 2011 plangemäss statt. Beim Rückflug nach São Paulo am 18. Juni 2011 kam es zu Schwierigkeiten. Statt wie auf dem Flugticket ausgewiesen um 22.40 Uhr konnte der Kläger seinen Rückflug erst am folgenden Tag um 08.00 Uhr in Zürich antreten. Dies wiederum führte dazu, dass sich die Ankunftszeit in São Paulo von 05.45 Uhr auf 15.05 Uhr Ortszeit verschob. Dies entsprach einer Verspätung von über neun Stunden. Mit Klage vom 10. Februar 2012 verlangte der Kläger von der beklagten Crossair wegen der Verspätung eine Pauschalentschädigung von EUR 600. Die Zivilgerichtspräsidentin von Basel stellt in ihrem Urteil vom 15. Mai 2012 fest, dass die Schweiz im Bereich der Zivilluftfahrt diverse Verordnungen aus der EU übernommen habe, namentlich auch die VO (EU) Nr. 261/2004, welche der Kläger zur Anspruchsbegründung heranzieht. Diese VO hält bezüglich ihres eigenen Anwendungsbereiches in Art. 3 Abs. 1 lit. a fest, dass sie grundsätzlich gilt, sofern ein Fluggast in einem Mitgliedstaat einen Flug antritt. Die Schweiz ist zwar kein Mitgliedstaat der EU, doch hat sie die Passagierrechte der EU unverändert übernommen. Der örtliche Anwendungsbereich, wie ihn die VO (EU) Nr. 261/2004 selbst definiert, wäre vorliegend mit Start in Zürich gegeben. Das Abkommen ist aber auf Luftverkehrsverbindungen zwischen der Schweiz und der EU beschränkt. Ein Flug nach Brasilien und somit in einen EU-

Drittstaat wird von der VO (EU) Nr. 261/2004 trotz ihres weitläufigen Wortlauts nicht erfasst. Der vom Kläger geltend gemachte Ausgleichsanspruch wurde deshalb mangels Rechtsgrundlage abgewiesen.

- 16.31** Eine Haftung der Flugverkehrsleitung wegen verspäteten Flügen ist grundsätzlich denkbar, da sie für einen reibungslosen Verkehrsfluss sorgen muss. Allerdings werden Entschädigungen von Gerichten weltweit nur sehr zurückhaltend und nahezu ausschliesslich in Fällen von massiven Verspätungen aufgrund von Streiks der Fluglotsen zugesprochen⁴⁹. Diese restriktive Praxis lässt sich damit begründen, dass die Fluglotsen auf viele Faktoren, welche eine Verspätung verursachen können, keinen Einfluss haben und sie nicht zusätzlich unter Zeitdruck gesetzt werden sollen⁵⁰.

III. Abklärung der Rechts- und Beweislage

1. Sachverhaltsüberblick

a) Vertragliche Verhältnisse

- 16.32** Bei Luftfahrthaftpflichtfällen müssen zuerst die vertraglichen Verhältnisse abgeklärt werden. Oftmals gestalten sich diese Abklärungen sehr schwierig, da bei Flugunfällen häufig Beweismittel verloren gehen. Zudem sind meist sehr viele Personen bzw. Unternehmen involviert, da Fehler nicht nur bei der Herstellung des Luftfahrzeuges, sondern auch bei der Zulassung, beim Betrieb, beim Unterhalt oder bei der Flugverkehrsleitung möglich sind. Insbesondere folgende Vertragsverhältnisse sollten deshalb je nach Konstellation abgeklärt werden:

- Hersteller – Käufer (Werkvertrag oder Kaufvertrag);
- Eigentümer – Halter (Benützungsvertrag bzw. Managementvertrag);
- Halter – Unterhaltsbetrieb (Wartungsvertrag bzw. Werkvertrag);
- Halter – Luftfahrtunternehmen (Leasingvertrag oder Mietvertrag);
- Luftfahrtunternehmen – Flugbesatzung (Arbeitsvertrag oder Auftrag);
- Luftfahrtunternehmen – Insassen (Beförderungsvertrag oder Auftrag);
- Luftfahrtunternehmen – Dritte (Frachtvertrag oder Handlingvertrag).

- 16.33** Diese Auflistung ist keineswegs vollständig. So können z.B. bei Schulflügen weitere Vertragsbeziehungen entstehen, insbesondere wenn ein Unternehmen seine angestellten Piloten auf dem eigenen Firmenflugzeug durch eine Flugschule mit fremden Fluglehrern ausbilden lässt. Bei Flugzeugen mit mehr als zwei Sitzen ist es zum Abschluss der Ausbildung notwendig, einen Vollastflug durchzuführen. Nun könnten die Pax-Plätze mit Sandsäcken besetzt werden, was in der Praxis aber selten geschieht. Häufiger werden Freiwillige mitgenommen. Diese werden aber nicht befördert; konsequenterweise zahlen sie auch nichts und bekommen auch keinen Beförderungsschein. Sie helfen lediglich der Flugschule, die Ausbildung abzuschliessen und sind somit Hilfspersonen der Flugschule im unentgeltlichen Auftragsverhältnis.

⁴⁹ MEILI, 94.

⁵⁰ SCHUBERT, 53 f.

Deshalb haftet die Flugschule auch für diese Personen. Versichert sind diese Freiwilligen über die obligatorische Passagierhaftpflichtversicherung. Es ist ebenfalls üblich, dass ein weiterer Flugschüler mitgenommen wird. Die Flugschüler können sich dann abwechseln. In diesem Falle besteht die Flugbesatzung aus einem Fluglehrer und zwei oder mehreren Flugschülern. Auch hier besteht kein Beförderungsverhältnis und es dürfen keine Beförderungsscheine ausgestellt werden.

Problematisch werden Ausbildungsflüge insbesondere dann, wenn ein Flugschüler oder der Eigentümer des Luftfahrzeuges will, dass interessierte Dritte mitfliegen dürfen. Solche Flüge sind grundsätzlich abzulehnen, denn der Flugschüler wird bei seiner Ausbildung behindert und bringt in der Regel nicht die Leistung, welche er sollte. Wird trotzdem eine solche Person mitgenommen, kann es zu versicherungsrechtlichen Problemen kommen. Die obligatorische Passagierhaftpflichtversicherung deckt zwar auch solche Personen, doch kann die Betriebshaftpflicht der Flugschule eine Deckung verweigern, da die Mitnahme der Person nicht zu Schulungszwecken erfolgte. Wird gar noch ein Entgelt für die Beförderung entgegengenommen, kann es sich sogar um einen nicht bewilligten gewerblichen Flug handeln. Dies kann im Extremfall auch zu administrativen Sanktionen durch das BAZL führen. Die Abklärung der Vertragsverhältnisse bei Luftfahrthaftpflichtfällen ist deshalb von grosser Wichtigkeit. **16.34**

b) Einsatzart des Luftfahrzeuges

aa) Unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten

Luftfahrzeuge können völlig unterschiedlich eingesetzt werden, was sich wiederum entscheidend auf die anwendbaren Vorschriften auswirkt. In chronologischer Hinsicht werden zuerst Test- und Abnahmeflüge erfolgen. Dann stehen Überstellungs- und Schulflüge an. Schliesslich folgen Werk- und Einsatzflüge. Nach Beschädigungen am Luftfahrzeug können zudem Sonderflüge erforderlich werden, welche einer ausdrücklichen Spezialbewilligung der zuständigen Luftfahrtbehörde bedürfen. Jede dieser Einsatzarten kann unterschiedliche Vertragsverhältnisse und Versicherungskonstellationen bewirken. Auch die Abklärung der Einsatzart des Luftfahrzeuges ist deshalb bei einem Luftfahrthaftpflichtfall von grundlegender Bedeutung. **16.35**

bb) Nichtgewerbsmässiger oder gewerbsmässiger Einsatz

Es ist in mehrfacher Hinsicht von entscheidender Bedeutung, ob ein Flug gewerbsmässig oder nichtgewerbsmässig (in der Praxis als privater Flug bezeichnet) ausgeführt wird. Insofern unterscheidet sich das Luftrecht nicht von anderen Rechtsgebieten, wie z.B. dem Strafrecht oder dem Zivilrecht⁵¹. Konkret ergeben sich aus der Abgrenzung insbesondere folgende Konsequenzen⁵²: **16.36**

51 Zu denken ist etwa an die höheren Strafnormen bei gewerbsmässigen Straftatbeständen (z.B. Art. 139 Ziff. 2 oder Art. 146 Abs. 2 StGB) oder an die besonderen Formvorschriften bei gewerbsmässigen Abzahlungsverträgen (Art. 226a Abs. 2 OR). Auch im Zollrecht wird zwischen gewerbsmässigen und nichtgewerbsmässigen Flügen unterschieden; vgl. Art. 57 der Luftzollordnung (SR 631.254.1) und Art. 1 des Bundesratsbeschlusses über die Zollfreiheit von Treibstoffen für nichtgewerbsmässige Auslandsflüge (SR 632.112.77).

52 In Anlehnung an MÜLLER/GYARMATI, 14 ff.

- Gewerbmässige Flüge bedürfen einer besonderen Bewilligung der zuständigen Luftfahrtbehörde, in der Schweiz des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)⁵³. Diese Bewilligung wird für die Dauer von höchstens fünf Jahren erteilt und kann auf Gesuch hin erneuert werden⁵⁴; möglich sind jedoch auch Einzelbewilligungen⁵⁵.
- Für den gewerbmässigen Betrieb von Luftfahrzeugen gilt in der Schweiz eine spezielle Verordnung, nämlich diejenige über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr (VBR 1)⁵⁶. Darin wird insbesondere ein spezielles Betriebsreglement und ein besonderes Flugbetriebshandbuch⁵⁷ vorgeschrieben. Im Gegensatz zu privaten Flügen werden maximale Flugdienstzeiten und minimale Ruhezeiten vorgeschrieben. Auch gibt es detaillierte Vorschriften über Treibstoff- und Sauerstoffvorrat. Schliesslich ist auch die Ausrüstung von Flugzeugen im gewerbmässigen Verkehr detailliert in der VBR 1 geregelt⁵⁸. International gelten weitere Vorschriften über den gewerbmässigen Betrieb, in Europa insbesondere die Verordnungen (EU) Nr. 965/2012, Nr. 800/2013 und Nr. 83/2014⁵⁹.
- Zur Durchführung von gewerbmässigen Flügen ist eine entsprechende Lizenz⁶⁰ notwendig. Die Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen für einen Berufspiloten sind weitaus höher als beim Privatpiloten⁶¹. Zudem sind die Anforderungen zur Aufrechterhaltung einer solchen Lizenz viel anspruchsvoller. Je nach Flugzeugtyp sind zudem periodische Erneuerungsprüfungen erforderlich.
- Die Berufspilotenlizenz allein genügt noch nicht zur Durchführung eines gewerbmässigen Fluges. Vielmehr muss der Pilot auch noch im Besitz eines besonderen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses sein (sog. «Medical Class 1»). Auch hier sind die Anforderungen wesentlich höher als bei Privatpiloten; bei Einmannbesatzungen muss die medizinische Tauglichkeitsprüfung bereits ab dem 40. Lebensjahr alle 6 Monate wiederholt werden⁶².

53 Art. 27 Abs. 1 LFG und Art. 103 LFV.

54 Art. 101 LFV.

55 Art. 105 LFV, wobei ein Nachweis über entsprechend lizenzierte Flugbesatzungen, geeignete Luftfahrzeuge und geregelten Flugbetrieb bzw. Unterhalt notwendig sind. Derartige Einzelbewilligungen kommen in der Praxis durchaus vor, z.B. Passagierflüge mit einem Schleppflugzeug anlässlich eines Segelfluktages.

56 Ziff. 2.1.1 VBR 1. Diese regelt den Betrieb von Luftfahrzeugen, die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind und von einem Flugbetriebsunternehmen aufgrund einer Konzession oder Bewilligung für die gewerbmässige Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden. Diese Verordnung findet ausserdem Anwendung auf Flüge eines Flugunternehmens, bei denen Fluggäste oder Fracht unentgeltlich befördert werden sowie auf Leerflüge.

57 Flight Operation Manual (FOM) gemäss Ziff. 4.2 VBR 1. Heute ersetzt das Operation Manual (OM) bzw. das Operation Management Manual (OMM) das FOM (gemäss EASA OPS Part-ORO).

58 So müssen Flugzeuge im gewerbmässigen Betrieb z.B. zusätzlich mit einem Feuerlöscher, einer Bordapotheke etc. ausgerüstet werden (Ziff. 6.2.1.1 VBR 1).

59 Diese Verordnungen gelten u.a. nicht für Taxiflüge und Rettungsflüge.

60 Sog. Berufspilotenlizenz oder Commercial Pilot Licence (CPL); nicht notwendig ist eine Linienpilotenlizenz oder Airtransport Pilot Licence (ATPL).

61 In Europa ist dies in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt (sog. EASA-FCL).

62 Vgl. MÜLLER, Luftrecht, 145 ff.

- Bei gewerbsmässigen Passagierflügen sind in jedem Falle, also auch bei einer unentgeltlichen Beförderung, Flugscheine auszustellen⁶³. Bei privaten Flügen können nur dann rechtsgültig Flugscheine ausgestellt werden, wenn ein angemessenes Entgelt verlangt wird⁶⁴. Umgekehrt können bei unentgeltlichen privaten Flügen Verzichtserklärungen⁶⁵ zur Wegbedingung der Haftung für leichte Fahrlässigkeit ausgestellt werden.
- Ein Luftfahrtunternehmen erhält nur dann eine Betriebsbewilligung zum gewerbsmässigen Lufttransport von Personen, wenn es für Haftpflichtansprüche bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden über eine minimale Sicherstellung von 250 000 SZR pro Reisendem verfügt⁶⁶. Zudem sind die obligatorischen Versicherungssummen für die Haftung in Bezug auf Dritte wesentlich höher⁶⁷.
- Gemäss Art. 100 Abs. 3 LFV sind bei einer nichtgewerbsmässigen Luftbeförderung die Passagiere vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des beschränkten Versicherungsschutzes hinzuweisen⁶⁸.
- Wird vorsätzlich oder fahrlässig ein gewerbsmässiger Flug durchgeführt, obwohl die Voraussetzungen dafür nicht oder nicht mehr erfüllt sind⁶⁹, so wird dies gemäss Art. 91 LFG mit Haft oder mit Busse bis CHF 20 000 bestraft. In besonders leichten Fällen kann von einer Strafe Umgang genommen werden⁷⁰. Im Administrativverfahren kann dem Piloten seine Lizenz und dem Unternehmen seine Betriebsbewilligung entzogen werden⁷¹.

Die Gewerbsmässigkeit wird im Luftrecht nicht gleich definiert wie im Haftpflichtrecht oder im Abgaberecht; und selbst innerhalb des Luftrechts gibt es Unterschiede zwischen der Definition nach ICAO, EASA oder den nationalen Luftfahrtbehörden. Im ICAO-Annex 1 (Personnel Licensing) wird unter Ziff. 1.1 Commercial air transport operation wie folgt definiert: «An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire». Die Kosten des Fluges dürfen unter den Insassen des Flugzeuges (inkl. Pilot) aufgeteilt werden, doch sind die anrechenbaren Kosten beschränkt auf Mietkosten des Flug-

16.37

63 Gemäss Art. 5 Abs. 1 LTrV.

64 Was noch als angemessenes Entgelt gilt, muss aus BGer 4C.194/2000 vom 27. September 2000 abgeleitet werden.

65 Vgl. das Muster einer Verzichtserklärung bei MÜLLER, Luftrecht, 245.

66 Art. 106 Abs. 1 lit. a. LFV. Versicherungsgesellschaften gewähren ausserdem meistens einen Prämienrabatt, wenn Flugzeuge ausschliesslich oder nur mit wenigen, namentlich bezeichneten Ausnahmen, von Piloten mit einer Berufspilotenlizenz geflogen werden.

67 Vgl. die Versicherungssummen in Art. 7 Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 21. April 2004.

68 Diese Hinweispflicht wurde durch das Inkrafttreten der neuen Lufttransportverordnung am 5. September 2005 nicht aufgehoben, obwohl nun auch für private Flüge eine Versicherungspflicht von mind. 100 000 SZR pro Reisendem besteht (vgl. MÜLLER, Luftrecht, 243).

69 Z.B. weil das Luftfahrzeug nicht mehr für den gewerbsmässigen Verkehr zugelassen ist oder die Berufspilotenlizenz des Piloten nicht mehr gültig ist.

70 Im Administrativverfahren AGSAV Nr. 97/001 des BAZL wurde ein Ballonfahrer wegen 37 gewerbsmässigen Ballonfahrten ohne entsprechende Bewilligung mit CHF 1000 gebüsst, weil er zuvor im Internet Ballonfahrten für CHF 400 pro Pax und damit nachweisbar über den Kosten gemäss Art. 100 Abs. 1 LFV angeboten hatte.

71 Art. 102 LFV.

zeuges (sofern nicht das eigene Luftfahrzeug), Treibstoff und Schmierstoff, Flugsicherungs-, Lande- und Abstellgebühren, spezielle Versicherungen für diesen Flug und spezielle Umrüstkosten für diesen Flug. Beim eigenen Flugzeug werden Abschreibungen, Zinsen, Versicherungen, Hangarkosten etc. nicht zugelassen.

- 16.38** Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008 bezeichnet gemäss Art. 3 lit. i die «gewerbliche Tätigkeit» als den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt. Eine Kontrolle des Operators durch den Kunden ist wohl dann gegeben, wenn der Operator eine juristische Person ist und der Kunde ein stimmberechtigter Gesellschafter, oder wenn der Kunde Organ der Gesellschaft ist und damit die Willensbildung selbst vornehmen kann.
- 16.39** In der Schweiz definiert Art. 100 LFV die Gewerbsmässigkeit wie folgt: «Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz und Flugsicherungsgebühren decken soll, und sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind. Bei allen Flügen von Unternehmen, die über eine Betriebsbewilligung verfügen, wird die Gewerbsmässigkeit vermutet.» Ein wesentliches Element der Gewerbsmässigkeit ist also die Entgeltlichkeit. Die Auslegung dieses Begriffes hat im Zusammenhang mit der Lufttransportverordnung zu Kontroversen geführt, da umstritten ist, ob jede geldwerte Leistung oder nur ein Gewinn als Entgelt zu verstehen ist⁷². Wie das Bundesgericht festgehalten hat, ist das Kriterium «Gewinn» zur Abgrenzung ungeeignet, da auch kommerziell tätige Unternehmen Passagiere zum Teil nicht kostendeckend befördern⁷³. Für die Entgeltlichkeit eines Fluges kommt es vielmehr auf das Bestehen eines Austauschverhältnisses zwischen der Leistung des Piloten und der Gegenleistung des Passagiers an, welches dann anzunehmen ist, wenn die Leistung des Piloten im Hinblick auf die Gegenleistung des Passagiers erfolgt, und nicht das gemeinsame Unternehmen eines Fluges im Vordergrund steht⁷⁴. Gemäss bundesgerichtlicher Praxis kann demnach ein nicht kostendeckender Flug ein entgeltlicher sein⁷⁵.
- 16.40** Das zweite Abgrenzungskriterium der Gewerbsmässigkeit in der Schweiz ist gemäss Art. 100 Abs. 1 lit. b LFV der adressierte Personenkreis. Ist dieser bestimmt, so kann es sich nach dieser Definition nicht um einen gewerbsmässigen Flug handeln. Von einem bestimmten Personenkreis ist sicherlich dann die Rede, wenn dieser namentlich identifizierbar und somit zahlenmässig begrenzt ist. Nach Auffassung des BAZL ist dies bei einem Verein der Fall, sofern die Vereinsmitglieder ausdrücklich dem Verein beigetreten sind, auf einer Mitgliederliste geführt werden und zwischen dem Vereinseintritt und dem Flug mindestens 30 Tage vergangen sind. Sobald jedoch Werbung für die Durchführung von Flügen gemacht wird, muss von einem unbestimmten Personenkreis ausgegangen werden.

72 Vgl. DETTLING-OTT, Lufttransportrecht, 15.

73 BGer 4C.194/2000 vom 27. September 2000, E. 3d.

74 BGer 4C.194/2000 vom 27. September 2000, E. 3d.

75 BGer 4C.194/2000 vom 27. September 2000, E. 3 f.

cc) Einsatz zu Schulungszwecken

Beim Schulflug kann der Flugschüler aus Auftrag oder Werkvertrag die Flugschule belangen, nicht aber direkt die Versicherung. Es ist dann Sache der Flugschule, eine allfällige Versicherungsleistung einzufordern. Die Flugschule kann aber auch Rückgriff (Regress) auf den Fluglehrer nehmen, falls dieser den Unfall unter Verletzung seiner arbeitsrechtlichen Sorgfaltspflicht verursacht hat. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei der Fluglehrertätigkeit um eine sog. «schadensgeneigte Arbeit» handelt, so dass leichte Fahrlässigkeit erst im Wiederholungsfalle zu einer Haftung führt. Der Flugschüler kann gegen den Fluglehrer oder den Hersteller nur aufgrund von ausservertraglicher Haftung vorgehen; dazu hätte er jedoch u.a. ein entsprechendes Verschulden nachzuweisen. **16.41**

c) Zeitliche Verhältnisse

Im Luftfahrthaftpflichtrecht spielen auch die zeitlichen Verhältnisse eine grosse Rolle. Art. 31 MÜ schreibt vor, wann bei Beschädigung oder Verlust von Reisegepäck bzw. Fracht die Schadensanzeige noch fristgerecht erfolgt ist. Im Fall einer Beschädigung muss der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, bei aufgegebenem Reisegepäck jedenfalls binnen sieben und bei Gütern binnen vierzehn Tagen nach der Annahme dem Luftfrachtführer Anzeige erstatten. Im Fall einer Verspätung muss die Anzeige binnen einundzwanzig Tagen, nachdem das Reisegepäck oder die Güter dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden sind, erfolgen. Jede Beanstandung muss schriftlich erklärt und innerhalb der dafür vorgesehenen Frist übergeben oder abgesandt werden. Wichtig ist insbesondere der letzte Absatz von Art. 31 MÜ. Wird die Anzeigefrist versäumt, so ist jede Klage gegen den Luftfrachtführer ausgeschlossen, es sei denn, dass dieser arglistig gehandelt hat. Die vorgeschriebenen Fristen sind deshalb klar als Verwirkungsfristen zu betrachten. **16.42**

Eine konkrete Verwirkungsfrist besteht insbesondere auch im Falle von Schadenersatz wegen Tötung oder Verletzung im Zusammenhang mit einer Luftbeförderung. Diesbezüglich gilt die Ausschlussfrist nach Art. 35 MÜ. Gemäss dieser Bestimmung kann die Klage auf Schadenersatz nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden; die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist. Die Berechnung der Frist richtet sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts. Schon mancher Anwalt, der im Luftrecht unerfahren war, hat diese Verwirkungsfrist übersehen und sich durch langwierige Sachverhalts-, Vertrags- und Schadensabklärungen dazu verleiten lassen, mit der Klage mehr als zwei Jahre zuzuwarten. Relativ häufig begnügen sich solche Anwälte dann mit einer Betreibung in der Hoffnung, damit die Verjährung zu unterbrechen. Es handelt sich jedoch nicht um eine Verjährungsfrist, sondern um eine Verwirkungsfrist, so dass nur die tatsächliche Klageerhebung genügt⁷⁶. **16.43**

76 Dazu ausführlich CHASSOT, 324 ff.

d) *Örtliche Verhältnisse*

16.44 Schliesslich spielen auch die örtlichen Verhältnisse bei einem Luftfahrthaftpflichtfall eine grosse Rolle. Das Montrealer Übereinkommen stellt dem Kläger die folgenden fünf Gerichtsstände zur Verfügung⁷⁷:

- Gerichtsstand des Wohnsitzes des Luftfrachtführers: Bei gewerbmässigen Flügen handelt es sich beim Luftfrachtführer um das Flugunternehmen, welches den Flug durchführt. Bei privaten entgeltlichen Flügen ist der Pilot der Luftfrachtführer. Die Bestimmung des Wohnsitzes richtet sich nach der *lex fori*.
- Gerichtsstand der Hauptniederlassung des Luftfrachtführers: Gemeint ist der Ort der tatsächlichen Leitung der Geschäfte. Ein Luftfrachtführer kann grundsätzlich nur eine einzige Hauptbetriebsleitung haben.
- Gerichtsstand der vertragsschliessenden Geschäftsstelle: Der Begriff wird weit ausgelegt. Auch eine IATA-Agentur kann vertragsschliessende Geschäftsstelle sein. Bei Internet-Buchungen gibt es keine solche Geschäftsstelle.
- Gerichtsstand des Bestimmungsorts: Massgebend ist der vereinbarte Zielflugplatz. Bei einem im Voraus einheitlich vereinbarten Hin- und Rückflug sowie bei einem Rundflug ist der Abflugplatz auch gleichzeitig der Zielflugplatz.
- Gerichtsstand des ständigen Wohnsitzes des getöteten oder verletzten Reisenden: Massgebend ist der ständige Wohnsitz im Zeitpunkt der Tötung bzw. Verletzung.

2. Kreis der anspruchsberechtigten Personen

a) *Ansprüche von Passagieren*

16.45 Wurden Personen verletzt oder getötet, muss zuerst abgeklärt werden, in welcher Funktion die betroffenen Personen tätig waren, als sie vom schädigenden Ereignis betroffen wurden. Oft ist unklar, ob eine Person an Bord Besatzungsmitglied oder Passagier war. Kann eine Besatzungsfunktion ausgeschlossen werden, muss als Nächstes abgeklärt werden, ob der Passagier mit einem Beförderungsschein transportiert wurde, und falls ein solcher fehlt, ob allenfalls vor der Beförderung eine Verzichtserklärung abgegeben wurde.

16.46 Sowohl nach den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal als auch nach denjenigen der Lufttransportverordnung muss vom Luftfrachtführer bei einem gewerbmässigen Flug oder bei einem entgeltlichen Privatflug ein Beförderungsschein ausgestellt und abgegeben werden. Dies ist notwendig, obwohl die Haftung für Schäden aus Tod oder Körperverletzung der Reisenden damit nicht beschränkt wird. Für die Beschädigung oder den Verlust von Reisegepäck sowie für allfällige Verspätungsschäden besteht zwar eine Haftungslimitierung, doch sind diese Begrenzungen gemäss Art. 3 Abs. 5 des Übereinkommens von Montreal nicht an einen Beförderungsschein gebunden⁷⁸. Der Beförderungsschein kann jedoch als Beweismittel dienen, wer als Luftfrachtführer ins Recht zu fassen ist. Das Nichtausstellen,

⁷⁷ Vgl. Übersicht bei BARTSCH, 25; ausführliche Kommentierung von REUSCHLE, 392 ff.

⁷⁸ MÜLLER, Luftrecht, 243.

die Nichtabgabe oder der Verlust des Beförderungsscheins führt jedenfalls nicht zum Verlust der Ansprüche von Passagieren⁷⁹.

Wird ein privater Flug ohne Entgelt, also aus reiner Gefälligkeit ausgeführt, so kann kein Beförderungsschein ausgestellt werden. Sollte dennoch ein Beförderungsschein ausgestellt werden, so hat er keine Wirkung. Um die Haftung zu beschränken, kann bei solchen unentgeltlichen Flügen vom Piloten jedoch eine Verzichtserklärung des Passagiers im Rahmen des gesetzlich Zulässigen verlangt werden. Abgesehen davon, dass zahlreiche Passagiere keine solche Verzichtserklärung unterschreiben, muss an dieser Stelle zudem noch ausdrücklich auf die begrenzte Wirkung einer Verzichtserklärung hingewiesen werden. Gegenüber den Hinterbliebenen eines getöteten Passagiers ist die Verzichtserklärung im Hinblick auf Versorger- und Genugtuungsansprüche wirkungslos⁸⁰.

b) Ansprüche von Besatzungsmitgliedern

Besatzungsmitglieder können sich nicht auf die Beförderungsbestimmungen des Montrealer Übereinkommens oder der Lufttransportverordnung berufen. Zudem sind sie in den AVB der Passagierhaftpflichtversicherung meistens ausgeschlossen. Schon deshalb ist die Abklärung wichtig, welche Funktion eine Person an Bord eines verunfallten Luftfahrzeuges innehatte.

Zur Verdeutlichung der Problematik sei – angelehnt an einen tatsächlichen Flugunfall – ein Beispiel vorgestellt. X. befindet sich bei einem Flug von Locarno nach Florenz auf dem rechten Sitz. Gemäss Flugplan ist der links sitzende Pilot P. als Kommandant angegeben. Er hat vor einigen Jahren bei X die Flugausbildung absolviert. Nach Florenz sind keine Schulflüge erlaubt. Die Art des Fluges ist als «G» für General Aviation im Flugplan angegeben; es handelt sich also nicht um einen gewerblichen Flug. Beim Anflug auf Florenz bittet P. seinen ehemaligen Fluglehrer, kurzfristig das Steuerhorn zu halten, damit er die Anflugkarten sortieren kann. Bei der Landung kommt es zu einem Unfall. Alle Insassen werden schwer verletzt. X. ist Selbständigerwerbender und erleidet einen enormen Verdienstausschlag, den keine Versicherung deckt. Die Passagierversicherung verweigert eine Deckung mit dem Argument, X. sei als Besatzungsmitglied nicht versichert. X. kann nicht direkt gegen die Versicherung klagen, da nur die Motorfluggruppe als Halterin dies tun könnte; aber diese will ihre Forderung nicht abtreten, um das gute Einvernehmen mit der Versicherung nicht zu gefährden.

Im ICAO Annex 1 (Personnel Licensing) wird unter Ziff. 1.1 der Begriff «Flight crew member» wie folgt definiert: «A licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.» Unter Ziff. 1.2.1 wird dann bei der Berechtigung zur Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied präzisiert: «A person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person.» Ohne Lizenz sollte also eigentlich eine Person gar nicht als Flugbesatzungsmitglied tätig werden können.

79 Vgl. dazu den Kommentar von SCHLADEBACH, Part 6 Rz 225 ff.

80 MÜLLER, Luftrecht, 245.

- 16.51** In der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (sog. EU-OPS) wird der Begriff Flugbesatzungsmitglied an zahlreichen Stellen verwendet. Gemäss OPS 1.940 Ziff. 3 hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied im Besitz der erforderlichen gültigen Lizenz ist, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt, und über die notwendige Qualifikation zur Wahrnehmung der ihm zugeteilten Aufgaben verfügt. Auch nach der EU-OPS muss also eigentlich jedes Flugbesatzungsmitglied eine gültige Lizenz haben.
- 16.52** In Art. 1 der VBR I wird unterschieden zwischen Besatzungsmitglied und Flugbesatzungsmitglied. Das *Besatzungsmitglied* wird definiert als «Person, die vom Flugbetriebsunternehmer bestimmt ist, während der Flugzeit Aufgaben in einem Luftfahrzeug zu erfüllen». Das Flugbesatzungsmitglied wird definiert als: «Mit den nötigen Ausweisen versehenes Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen sind, die für die Führung eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit wesentlich sind.» Nach der schweizerischen Vorschrift müssen Besatzungsmitglieder demnach keine gültige Lizenz haben; es genügt, wenn sie Aufgaben in einem Luftfahrzeug erfüllen
- 16.53** In Art. 1 VVR wird das Flugbesatzungsmitglied analog der ICAO definiert: Mit den nötigen Ausweisen versehenes Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen sind, deren Erfüllung für den Betrieb eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit wesentlich ist. Ein Flugbesatzungsmitglied ist damit ein Besatzungsmitglied mit Aufgaben, das aber auch noch über die notwendige gültige Lizenz verfügt.

c) *Ansprüche der Fluggesellschaft*

- 16.54** Auch die Fluggesellschaft selbst kann unter Umständen Ansprüche geltend machen. Als Anspruchsgegner sind insbesondere möglich: der Hersteller des Luftfahrzeuges, der Wartungsbetrieb, der Flugplatzhalter, das Handlingunternehmen, die Flugverkehrsleitung, ein anderes Luftfahrtunternehmen, die Flugbesatzung, Dritte im Zusammenhang mit einem Sabotageakt und insbesondere die Versicherungen. Die Fluggesellschaft hat deshalb in der Regel ein eigenes Interesse daran, dass der Sachverhalt eines Flugunfalles fundiert abgeklärt wird.
- 16.55** Als Beispiel kann auf den Unfall des Airbus A300–203, Flug AF447, am 31. Mai 2009 von Rio de Janeiro nach Paris verwiesen werden. Erst nach zwei Jahren konnten die Flight Data und Cockpit Voice Recorder geborgen werden, so dass eine zuverlässige Rekonstruktion des Unfalles ermöglicht wurde⁸¹. Als Faktoren, die zur Unfalluntersuchung beigetragen haben, wurden dabei folgende Punkte identifiziert:
- Temporary inconsistency between the measured airspeeds, likely following the obstruction of the Pitot probes by ice crystals that led in particular to autopilot disconnection and a reconfiguration to alternate law.
 - Inappropriate control inputs that destabilized the flight path.

⁸¹ Zusammenfassung des Unfalles und der Analyse bei MÜLLER/WITTMER/DRAX, 139 ff., basierend auf dem offiziellen Unfalluntersuchungsbericht von 2012.

- The crew not making the connection between the loss of indicated airspeeds and the appropriate procedure.
- The PNF's late identification of the deviation in the flight path and insufficient correction by the PF.
- The crew not identifying the approach to stall, the lack of an immediate reaction on its part and exit from the flight envelope.
- The crew's failure to diagnose the stall situation and, consequently, the lack of any actions that would have made recovery possible.

Aufgrund dieser Analyse waren die involvierten Versicherungsgesellschaften schliesslich verpflichtet, ihre Versicherungsleistungen vertragskonform zu erbringen, auch wenn die Checkliste bei einer Stall-Warnung nach diesem Unfall optimiert werden musste. **16.56**

d) Ansprüche von Dritten

Auch Dritte können unfreiwillig in einen Luftfahrthaftpflichtfall involviert werden. Dies erlebte Mr. Erickson aus dem kalifornischen Santa Cruz, dem ein Stück Blue Ice (gefrorenes Eis aus der Bordtoilette) auf sein Boot viel und glücklicherweise nur Sachschaden verursachte. Die freundlichen Helfer der Flugverkehrsleitung fanden heraus, dass zum fraglichen Zeitpunkt nur eine Maschine der American Airlines das betroffene Boot überflogen hatte. Ein Gericht sprach daraufhin dem Pensionär im Jahr 2003 eine Entschädigungssumme in Höhe von USD 3236 zu⁸². **16.57**

3. Kreis der Haftpflichtigen

a) Halter von Luftfahrzeugen

Wer Halter eines Luftfahrzeuges ist, kann durch Nachfrage beim zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt ermittelt werden. Vielfach genügt dabei schon eine kurze Recherche im Internet⁸³. Jedes Luftfahrzeug muss gemäss ICAO-Annex 7 Ziff. ordnungsgemäss registriert werden⁸⁴. Eingetragen wird dabei der Eigentümer des Luftfahrzeuges, denn dieser ist ausschlaggebend für die nationale Zuteilung⁸⁵. Ist der Eigentümer in der Schweiz nicht identisch mit dem Halter, wird zusätzlich auch noch dieser im Eintragungszeugnis vermerkt. **16.58**

Gemäss ICAO-Annex 8 Ziff. 4.2.3 muss der Immatrikulationsstaat sicherstellen, dass jedes bei ihm registrierte Luftfahrzeug entsprechend den geltenden Vorschriften lufttüchtig ist. Dazu wird ein entsprechendes Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt **16.59**

82 BECKER LISA, Bomben aus blauem Eis, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11. Dezember 2003, Nr. 288, R2, unter Berufung auf die Agentur Associated Press.

83 In der Schweiz unter: <<http://www.bazl.admin.ch/experten/luftfahrzeuge/luftfahrzeugeregister/index.html?lang=en>> (besucht am: 4.1.2015).

84 Das Beispiel eines entsprechenden Certificate of Registration findet sich bei MÜLLER, Luftrecht, 56.

85 Die entsprechenden Codes finden sich im Internet unter: <<http://www.airlinecodes.co.uk/regexprefixur.asp>> (besucht am: 4. Januar 2015).

(Certificate of Airworthiness)⁸⁶. Bei Flugunfällen wird deshalb immer auch abgeklärt, ob die Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeuges uneingeschränkt vorhanden war.

- 16.60** Gegenüber natürlichen Personen können Luftfahrtversicherungen einwenden, diese hätten den Unfall mitverursacht und deshalb werde keine Deckung gewährt. Ein solcher Einwand wird beispielsweise erhoben, wenn ein Geschäftsmann mit eigenem Flugzeug verunglückt und sich herausstellt, dass sein medizinisches Tauglichkeitszeugnis im Zeitpunkt des Unfalles nicht mehr gültig war. Dabei spielt es gar keine Rolle, dass der Geschäftsmann medizinisch gesehen kerngesund war und der Unfall auf einen defekten Motor zurückzuführen ist. Um solchen Problemen zu entgehen, werden deshalb Luftfahrzeuge nicht auf Haltergemeinschaften (einfache Gesellschaften) eingetragen, sondern z.B. auf Vereine. Nun muss die Versicherung ihre Leistungen gegenüber der juristischen Person erbringen und kann dann versuchen, allenfalls auf eine natürliche Person Regress zu nehmen.

b) Besatzungsmitglieder

- 16.61** Werden Ansprüche gegen Besatzungsmitglieder erhoben, ist von grosser Bedeutung, wer im Zeitpunkt des Unfalles Kommandant des Luftfahrzeuges war. Massgebend dafür ist die Regelung in Art. 3 VKL⁸⁷. Danach gilt folgende Reihenfolge bei der Bestimmung des Kommandanten:
- Ist nur ein Pilot an Bord, ist dies der Kommandant, auch wenn es sich um einen Flugschüler handelt.
 - Sind mehrere Piloten an Bord, soll der Halter (also das Flugunternehmen) den Kommandanten bestimmen.
 - Hat der Halter keinen Kommandanten bestimmt, soll dies die Besatzung selbst vornehmen; dies kann auf dem Flugplan oder der Fluganmeldung vermerkt werden.
 - Fehlt auch eine Bezeichnung durch die Besatzung, so ist der ranghöhere Pilot der Kommandant, wobei die Lizenzstufe massgebend ist⁸⁸.
 - Bei gleicher Lizenzstufe ist der rangälteste Pilot Kommandant, wobei nicht auf die Anzahl Flugstunden, sondern auf den Zeitpunkt des Lizenzerwerbs abgestellt wird.
- 16.62** Die Sitzposition oder die Steuerführung sind keine Kriterien für die Bestimmung des Kommandanten. Wollen also zwei Piloten mit gleicher Lizenzstufe vor einem privaten unentgeltlichen Flug klar regeln, wer von ihnen der Kommandant sein wird, so haben sie die Funktion im Flugplan oder in der Fluganmeldung klarzustellen. Bei einem entgeltlichen Privatflug ist die Kommandantenfrage mit der Ausstellung eines Flugscheines geklärt⁸⁹.

⁸⁶ Das Beispiel eines Lufttüchtigkeitszeugnisses ist abgedruckt bei MÜLLER, Luftrecht, 59.

⁸⁷ Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (SR 748.225.1).

⁸⁸ Entsprechend der Lizenzreihenfolge LAPL (Light Airplane Pilot Licence), PPL (Private Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence) und ATPL (Airline Transport Pilot Licence).

⁸⁹ MÜLLER, Luftrecht, 234.

c) *Hersteller*

aa) Haftung nach Produkthaftpflichtgesetz

Nach Art. 1 Abs. 1 PrHG haftet der Hersteller eines Luftfahrzeuges kausal für den Schaden, wenn ein fehlerhaftes Produkt dazu führt, dass eine Person getötet oder verletzt wird⁹⁰. Ein Luftfahrzeug ist im Sinne eines Produktes dann fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt ist. Ein Produkt ist nicht allein deshalb fehlerhaft, weil später ein verbessertes Produkt in Verkehr gebracht wurde⁹¹. Es muss ein Kausalzusammenhang zwischen der Fehlerhaftigkeit des Produkts und dem entstandenen Schaden bestehen⁹². **16.63**

Als Herstellerin gilt jede Person, welche das Endprodukt, einen Grundstoff oder ein Teilprodukt hergestellt hat, sowie jede Person, welche sich als Herstellerin ausgibt. Auch der Importeur ist Hersteller im Sinne des PrHG, soweit das Produkt zum Vertrieb im Rahmen einer geschäftlichen Tätigkeit bestimmt ist⁹³. Sind mehrere Personen ersatzpflichtig, so haften sie solidarisch⁹⁴. Bei Sachschäden besteht ein Selbstbehalt von CHF 900⁹⁵. Es besteht keine Haftungsobergrenze und die Haftung kann weder beschränkt, noch wegbedungen werden⁹⁶. Schadenersatzansprüche verjähren gemäss Art. 9 PrHG drei Jahre nach dem Tag, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden, dem Fehler und von der Person der Herstellerin erlangt hat oder hätte erlangen müssen. Die Ansprüche verjähren zehn Jahre nach dem Tag des Inverkehrbringens des Produktes⁹⁷. **16.64**

bb) Vertragliche Haftung

Wenn eine vertragliche Beziehung zwischen dem Schädiger und dem Geschädigten besteht, kann die vertragliche Haftung mit der Haftung nach PrHG konkurrieren⁹⁸. In der Regel werden Luftfahrzeuge gekauft, weshalb die kaufrechtliche Sachgewährleistung zum Tragen kommt. Es ist aber auch möglich, dass ein Luftfahrzeug nach den Wünschen des Bestellers speziell hergestellt wird und damit die Gewährleistungsbestimmungen gemäss Werkvertrag gelten. **16.65**

cc) Ausservertragliche Haftung

Das allgemeine Deliktsrecht nach OR kann sowohl mit der Haftung nach PrHG, als auch mit der vertraglichen Haftung konkurrieren⁹⁹. Diesbezüglich bestehen in der Luftfahrthaftpflicht keine Besonderheiten. **16.66**

90 MEILI, 50 ff.

91 Art. 4 PrHG.

92 HESS, Art. 1 N 90.

93 Art. 2 Abs. 1 PrHG.

94 Art. 7 PrHG.

95 Art. 6 Abs. 1 PrHG.

96 Art. 8 PrHG.

97 Art. 10 Abs. 1 PrHG.

98 MEILI, 52.

99 MEILI, 54 f.

d) *Unterhaltsbetriebe*

- 16.67** Unterhaltsbetriebe in der Aviatik bedürfen einer speziellen Bewilligung der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde. Diese Bewilligung ist zudem eingeschränkt auf bestimmte Luftfahrzeugkategorien und Luftfahrzeugtypen. Zudem muss ein Unterhaltsbetrieb von gewerbsmässig eingesetzten Luftfahrzeugen höhere Anforderungen erfüllen als bei nicht gewerbsmässig eingesetzten Betrieben. Schliesslich ist zu beachten, dass je nach Registrierungsstaat auch unterschiedliche Luftfahrtbehörden zuständig sind. Ein Unterhaltsbetrieb mit einer EU-Lizenz kann deshalb nicht ohne Weiteres Luftfahrzeuge warten, welche in den USA registriert sind.

e) *Infrastrukturbetreiber*aa) *Flugplatzhalter*

- 16.68** Im ICAO-Annex 14 Band I werden Vorgaben für Flugplatzhalter und im Band II für Halter von Helikopterlandeplätzen gemacht. Trotz dieser internationalen Regulierung bedarf jeder Flugplatzhalter einer nationalen Bewilligung oder Konzession. Für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), ist gemäss Schweizer Luftfahrtgesetz eine Betriebskonzession des UVEK grundsätzlich zwingend erforderlich (Art. 36a Abs. 1 LFG). Für einen Flugplatz ohne öffentlichen Verkehr (Flugfeld) ist dagegen nur eine Bewilligung des BAZL erforderlich. Eine Konzessionierung als Flughafen hat insbesondere folgende Konsequenzen¹⁰⁰:

- Der rechtliche Status als Flugfeld wird zu einem Flugplatz gewandelt, womit ein genereller Zulassungszwang verbunden ist.
- Neben Schulungs- und Taxiflügen können von einem Flughafen auch Linienflüge angeboten werden, wobei in diesem Falle zusätzlich ein Instrumentenlandesystem erforderlich ist.
- Ein Flughafen hat Erleichterungen bezüglich der Lärmschutzverordnung, insbesondere im Zusammenhang mit der durchschnittlichen jährlichen Lärmbelastung und den Öffnungszeiten bei Nacht.
- Der Flughafen hat ein materielles Enteignungsrecht, sodass Grundstückbesitzer zwar weiterhin formell Eigentümer bleiben, jedoch gegen Entschädigung eine teilweise materielle Enteignung (Duldung von Immissionen) hinnehmen müssen.

bb) *Motorfahrzeughalter*

- 16.69** Auch auf Flugplätzen verkehren Motorfahrzeuge. Diese kollidieren nicht nur untereinander, sondern auch mit Luftfahrzeugen. In solchen Fällen stellt sich die Frage, ob nun die Regeln des Luftrechts oder jene des Strassenverkehrsrechts zur Anwendung gelangen. Grundsätzlich ist die Strassenverkehrsordnung nur auf öffentlichen Bereichen von Flugplätzen direkt anwendbar. Wo kein öffentlicher Verkehr zirkulieren darf, gilt das Strassenverkehrsrecht nur begrenzt. Dies bedeutet insbesondere, dass Bodenfahrzeuge weder betriebssicher noch gemäss SVG zugelassen sein müssen. Gleichermassen brauchen die Führer von Bodenfahrzeugen keinen Füh-

¹⁰⁰ Vgl. die konkreten Ausführungen zum Flugplatz St.Gallen-Altenrhein in MÜLLER/WITTMER, 55 f.

rererausweis zu besitzen. In der Praxis ist dies unbestritten. Auf den Flughäfen Zürich und Genf, wo relativ viele Bodenfahrzeuge von verschiedenen Parteien verkehren, ist die Strassenverkehrsgesetzgebung sinngemäss anwendbar. Davon ausgenommen sind Administrativmassnahmen und Strafbestimmungen. Beide Flughafenbehörden führen Geschwindigkeitskontrollen durch und sprechen Sanktionen aus.

Im ICAO-Annex 14 finden sich nicht nur Vorschriften für den Flugplatzhalter, sondern auch grundlegende Regeln zur Operation mit Bodenfahrzeugen auf Flugplätzen. Im Wesentlichen sind darin Normen zum Befahren von Bewegungsflächen sowie Ausbildungsstandards enthalten. Diese weisen aber einen geringen Detaillierungsgrad auf und lassen so einen relativ weiten Interpretationsspielraum. Das BAZL verwendet die Definitionen der Luftseite und Landseite, um den Anwendungsbereich der Regeln im Annex 14 zu konkretisieren. Vorteilhafter sollte zwischen Bewegungsflächen gemäss Annex 14 und anderen Verkehrsflächen unterschieden werden. Kommt es in diesen Bereichen zum Mischverkehr mit Fahrzeugen, so sind die Safety-Regeln von Annex 14 Ziff. 9.7 nicht anwendbar. Der Flughafenhalter muss jedoch dafür sorgen, dass der Verkehr in diesen Bereichen sicher abläuft. Bodenfahrzeuge auf Flugplätzen sind der Gefährdungshaftung gemäss den Art. 58 ff. SVG unterstellt. Der Fahrzeughalter ist haftbar, wenn sich eine Manifestation der Betriebsgefahr seines Motorfahrzeuges adäquat kausal auf die Entstehung eines Personen- oder Sachschadens ausgewirkt hat. **16.70**

f) Weitere Haftpflichtige

Es gibt noch weitere mögliche Haftpflichtige, insbesondere die Handling-Unternehmer, die Flugverkehrsleitungen und auch die Luftfahrtbehörden. Selbst Sicherheitsorganisationen, welche zur Einhaltung von Security-Vorschriften eingesetzt werden, können unter Umständen haftpflichtig werden. Es ist im Einzelfall abzuklären, ob gegen diese Haftpflichtigen aus Vertrag oder aus unerlaubter Handlung vorgegangen werden kann. Bei den Luftfahrtbehörden und bei den Flugverkehrsleitungen sind zusätzlich auch noch die öffentlich-rechtlichen Haftungsbestimmungen zu prüfen. **16.71**

IV. Sonderfragen

1. Versicherungen im Luftfahrtbereich

In Art. 125 LfV wird vom Halter des Luftfahrzeuges eine Sicherstellung für die Haftpflichtansprüche von Dritten auf der Erde verlangt. Diese Sicherstellung zur Abdeckung der Gefährdungshaftung wird praktisch immer durch eine Versicherung vorgenommen, so dass faktisch eine gesetzliche Versicherungspflicht des Luftfahrzeughalters für solche Schäden besteht. Eine weitere Sicherstellungspflicht besteht gemäss Art. 132a LfV. Danach hat der Luftfahrzeughalter für allfällige Haftpflichtansprüche der Reisenden 250 000 SZR pro Passagier sicherzustellen. Für Luftfahrzeuge bis zu einem Abfluggewicht von 2700 kg im nichtgewerbsmässigen Einsatz kann die Sicherstellung auf 100 000 SZR reduziert werden. **16.72**

- 16.73** Keine gesetzliche Versicherungspflicht besteht für Schäden am Luftfahrzeug selbst. Eine solche Kaskoversicherung kann vom Halter des Luftfahrzeuges auf freiwilliger Basis abgeschlossen werden. Mieter von Luftfahrzeugen sollten sich vor Benutzung des Luftfahrzeuges darüber informieren, ob und in welchem Umfang eine Kaskoversicherung besteht. Bringt ein Mieter das Luftfahrzeug beschädigt zurück, so hat er den Schaden oder im Falle einer Kaskoversicherung den Selbstbehalt und den Bonusverlust sowie allfällige Betriebsverluste aus dem Stillstand des Luftfahrzeuges grundsätzlich selbst zu tragen, ausser es sei eine andere Abmachung getroffen worden.
- 16.74** Je nach Art des Fluges (gewerbsmässig oder privat) kann der Geschädigte gegen verschiedene Personen oder Unternehmen vorgehen. Dabei ist es im Gegensatz zum Strassenverkehr nicht möglich, dass der Geschädigte direkt die betreffende Versicherung belangt. Beim Schulflug kann der Flugschüler aus Auftrag oder Werkvertrag die Flugschule belangen, nicht aber direkt die Versicherung. Es ist dann Sache der Flugschule, eine allfällige Versicherungsleistung einzufordern. Die Flugschule kann aber auch Rückgriff (Regress) auf den Fluglehrer nehmen, falls dieser den Unfall unter Verletzung seiner arbeitsrechtlichen Sorgfaltspflicht verursacht hat. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei der Fluglehrertätigkeit um eine sog. «schadensgeneigte Arbeit» handelt, so dass leichte Fahrlässigkeit erst im Wiederholungsfalle zu einer Haftung führt. Der Flugschüler kann gegen den Fluglehrer oder den Hersteller nur aufgrund von ausservertraglicher Haftung vorgehen; dazu hätte er jedoch u.a. ein entsprechendes Verschulden nachzuweisen. Beim privaten Flug ist die Haftungssituation ähnlich wie beim Schulflug, doch muss hier in der Regel noch zusätzlich zwischen dem Halter und dem Eigentümer unterschieden werden. Der Eigentümer hat sein Flugzeug meistens noch kaskoversichert, so dass er seinerseits einen Schaden gegenüber seiner Versicherung geltend machen kann¹⁰¹.

2. Passenger Rights

a) Allgemein

- 16.75** Als Sonderfall ist die Geltendmachung von Ausgleichs- und Unterstützungsansprüchen, wegen Nichtbeförderung, Annullierung oder grosser Verspätung zu behandeln. Bei der Geltendmachung von solchen Passenger Rights geht es in der Regel um kleinere Forderungssummen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die massgebende Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nur geringfügige Ausgleichszahlungen vorschreibt:
- Entschädigung im Falle der Nichtbeförderung:
 - EUR 250 für Flüge über eine Distanz bis 1500 km;
 - EUR 400 für Flüge über eine Distanz zwischen 1500 km und 3500 km;
 - EUR 600 für Flüge über eine Distanz von mehr als 3500 km.

¹⁰¹ MÜLLER, Luftrecht, 237, mit entsprechenden Graphiken zur Verdeutlichung der Haftpflichtansprüche.

- Zusatzleistungen im Falle der Nichtbeförderung:
 - Wahl zwischen Rückerstattung des Tickets oder einem anderen Transportmittel zum Zielort;
 - Essen und Getränke;
 - Unterkunft (inkl. Transport zum Hotel), sofern nötig;
 - Kosten für die notwendige Telekommunikation.
- Entschädigung im Falle der Verspätung:
 - bei 5 Stunden oder mehr Rückerstattung des Tickets;
 - kostenlose Rückbeförderung zum Startflugplatz, sofern nötig.

b) *Judikatur zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004*

Um einen Fall im Zusammenhang mit Passenger Rights korrekt führen zu können, ist eine Auseinandersetzung mit der umfangreichen Judikatur zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 unumgänglich. Glücklicherweise findet sich im Internet diesbezüglich eine sehr hilfreiche Zusammenstellung¹⁰². Im Überblick können die relevanten Urteile zu dieser Verordnung (nachstehend nur VO genannt) wie folgt zusammengefasst werden:

16.76

1. Luftraumschliessung durch Vulkanasche entbindet nicht von Betreuungsleistungen¹⁰³

Die VO ist dahin auszulegen, dass Umstände wie die Schliessung eines Teils des europäischen Luftraums nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull «aussergewöhnliche Umstände» darstellen, welche die Luftfahrtunternehmen nicht von ihrer Betreuungspflicht entbinden. Ein Fluggast kann jedoch als Entschädigung dafür, dass das Luftfahrtunternehmen seiner Betreuungspflicht nicht nachgekommen ist, nur solche Beträge erstattet bekommen, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um den Ausfall der Betreuung des Fluggasts durch das Luftfahrtunternehmen auszugleichen, was zu beurteilen Sache des nationalen Gerichts ist.

2. Ausgleichsanspruch bei Verspätung von Flügen¹⁰⁴

Die VO ist dahingehend auszulegen, dass den Fluggästen verspäteter Flüge ein Ausgleichsanspruch nach dieser Verordnung zusteht, wenn sie aufgrund dieser Flüge einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d.h. wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der vom Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Eine solche Verspätung begründet jedoch dann keinen Ausgleichsanspruch der Fluggäste, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die grosse Verspätung auf aussergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind.

102 Bei <www.fuehrich.de> unter Reiserechts-Urteile im Teil Individualreiserecht/Fluggastrechte; vgl. FÜHRICH, passim.

103 EuGH, 31. Januar 2013 – C-12/11, Denise McDonagh gegen Ryanair Ltd; Fundstelle: Amtliches Urteil, Presseerklärung des EuGH, Juris; EuZW 2013, 223.

104 EuGH, (Grosse Kammer), 23. Oktober 2012 – Rs C-581/10 und C-629/10 Nelson/Deutsche Lufthansa AG und TUI Travel plc/Civil Aviation Authority; Fundstelle: EuZW 2012, 906 = NJW 2013, 671 = RRA 2012, 272.

3. Ausgleichsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung¹⁰⁵

Die VO ist so auszulegen, dass der Begriff «Nichtbeförderung» auch den Fall erfasst, dass ein Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines einheitlichen Beförderungsvertrags, der mehrere Buchungen auf unmittelbar aufeinanderfolgenden und gleichzeitig abgefertigten Flügen umfasst, bestimmten Fluggästen die Beförderung verweigert, weil es auf dem ersten in ihrer Buchung ausgewiesenen Flug zu einer von diesem Unternehmen zu vertretenden Verspätung gekommen ist und das Unternehmen irrig angenommen hat, die Fluggäste würden den zweiten Flug nicht rechtzeitig erreichen.

4. Ausgleichsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung¹⁰⁶

Der Begriff «Nichtbeförderung» ist dahingehend auszulegen, dass er sich nicht nur auf die Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen Gründen wie z.B. betrieblichen Gründen.

5. Keine Ausgleichszahlung bei Flugannullierung wegen innerbetrieblichem Streik¹⁰⁷

Wird ein Flug eines Luftfahrtunternehmens durch einen innerbetrieblichen Streik nicht wie geplant durchgeführt, liegt ein aussergewöhnlicher Umstand vor. Das Luftfahrtunternehmen hat keine Ausgleichszahlung zu leisten, wenn es nachweist, dass es alles Zumutbare getan hat, die Streikfolgen durch einen Sonderflugplan so weit wie möglich gering zu halten.

6. Abflugverspätung bei Rückkehr zum Ausgangsflughafen und zweitem Start¹⁰⁸

Bei der Frage der Abflugverspätung kommt es im Falle der Rückkehr des Flugzeugs zum Ausgangsflughafen nicht auf den ersten Start, sondern auf den zweiten Start mit Beförderung der Passagiere zum Zielflughafen an.

7. Abflugverspätung wegen Erkrankung des Flugkapitäns¹⁰⁹

Eine Erkrankung eines Crew-Mitgliedes (hier: Pilot) ist regelmässig kein aussergewöhnlicher Umstand im Sinne der VO.

8. Umfang der Ansprüche des Fluggastes bei Flugausfall wegen Fluglotsenstreiks¹¹⁰

Bei Vorliegen aussergewöhnlicher Umstände (Fluglotsenstreik) trifft ein Luftfahrtunternehmen gleichwohl die Obliegenheit zur Sicherstellung der frühestmöglichen Rückbeförderung der Fluggäste. Die Fluglinie ist grundsätzlich zum Schadensersatz – nicht aber zur Ausgleichszahlung – verpflichtet, wenn der Fluggast in Eigenregie die Beförderung zum Zielort organisiert und die vom Luftfahrtunternehmen angebotene Alternativbeförderung erst zu einem unangemessen späteren Zeitpunkt erfolgt wäre; denn das Luftfahrtunternehmen ist bei einer Flugannullierung gehalten, die Beförderungsverpflichtung notfalls durch Inanspruchnahme von Leistungen Dritter, insbesondere anderer Fluglinien, zeitnah zu erfüllen.

¹⁰⁵ EuGH, 4. Oktober 2012, C-321/11 Rodríguez Cachafeiro/Iberia; Fundstelle: EuZW 2012, 943 = RRa 2012, 279 = NJW 2013, 363.

¹⁰⁶ EuGH, 4. Oktober 2012, C-22/11 Finnair/Timy Lassooy; Fundstelle: RRa 2012, 281 = NJW 2013, 361 Amtliche Entscheidung.

¹⁰⁷ BGH, Urteil vom 21. August 2012 – X ZR 138/11, X ZR 146/11; Fundstelle: NJW 2013, 374 = RRa 2012, 288.

¹⁰⁸ LG Darmstadt, 18 April. 2012 – 7 S 216/11; Fundstelle: NJW 2012, 2671.

¹⁰⁹ LG Darmstadt, 23 Mai. 2012 – 7 S 250/11; Fundstelle: NJW-RR 2012, 1137 = RRa 2012, 182.

¹¹⁰ AG Bremen, 4. August 2011 – 9 C 135/11; Fundstelle: NJW-RR 2012, 378.

9. Beweislast der aussergewöhnlichen Umstände¹¹¹

Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast später als zur planmässigen Ankunftszeit ankommt. Hier sind auch die Zielorte von direkten Anschlussflügen zu berücksichtigen. Schlechte Wetterbedingungen entlasten als aussergewöhnliche Umstände nur dann, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweist, dass sich eine Annullierung auch nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären. Dies hat das Unternehmen darzulegen und zu beweisen.

10. Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei Annullierung von Flügen¹¹²

Der Begriff «Annullierung» in der VO ist dahingehend auszulegen, dass er in einer Situation wie der des Ausgangsverfahrens nicht ausschliesslich den Fall betrifft, dass das betreffende Flugzeug überhaupt nicht startet, sondern auch den Fall umfasst, dass dieses Flugzeug gestartet ist, aber anschliessend, aus welchen Gründen auch immer, zum Ausgangsflughafen zurückkehren musste, und die Fluggäste auf andere Flüge umgebucht wurden.

11. Verspätung bei Zwischenlandung¹¹³

Bei einem innerhalb der Grenzen des Art. 6 Abs. 1 VO erfolgten Abflug führt eine spätere Zwischenlandung nicht dazu, dass eine Abflugverspätung im oben genannten Sinne entsteht. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eine unplanmässige oder eine planmässige Zwischenlandung handelt.

12. Technischer Defekt als aussergewöhnliche Umstände¹¹⁴

Ein Luftfahrtunternehmen ist verpflichtet, die Ausgleichszahlung im Falle einer grossen Verspätung zu leisten, auch wenn sie auf die Verstopfung aller vier Toiletten zurückzuführen ist. Selbst wenn anzunehmen ist, dass ursächlich für die Verstopfung das Verhalten der Passagiere an Bord des Fluges ist, realisiert sich hiermit lediglich das Risiko beim Betrieb eines Verkehrsflugzeuges. Ein Entlastungsgrund kann hierin nicht gesehen werden.

13. Nichtbeförderung und vertretbarer Grund bei fehlendem Reisegepäck¹¹⁵

Der Service eines Luftfahrtunternehmens, dass die Reisenden bereits vor dem Zubringerflug die Boardingkarten für den Weiterflug erhalten und sie sich bei einem Zubringer- und Anschlussflug nicht um ihr Gepäck kümmern müssen, bedeutet nicht, dass sie unter erleichterten Voraussetzungen Ansprüche nach der Fluggastrechte-Verordnung herleiten können. Vielmehr müssen sie sich so behandeln lassen, als wäre ihnen das Gepäck bei Ankunft des Zubringerfluges ausgehändigt worden. Auch wenn die Beförderung von Passagieren ohne Koffer möglich ist, soll die Trennung von Passagieren und Koffern im Flugbetrieb die Ausnahme bleiben und ist daher nicht als üblich anzusehen, da herrenlose Koffer ein Sicherheitsproblem darstellen und grundsätzlich zu vermeiden sind.

111 AG Hannover, 5. Januar 2012 – 451 C 9817/11; Fundstelle: BeckRS 2012, 12572.

112 EuGH, 13. Oktober 2011, C 83/10 – Aurora Sousa Rodríguez gegen Air France; Fundstelle: EuZW 2011, 916 = RRa 2011, 282 = NJW 2011, 3776; EuGH: Rechtssache Rodríguez.

113 LG Frankfurt a.M., 29. September 2011 – 2–24 S 56/11; Fundstelle: RRa 2012, 20.

114 AG Rüsselsheim, 12. September 2011 – 3C 1047/11.

115 OLG Frankfurt a.M., 8. September 2011 – 16 U 220/10; Fundstelle: RRa 2011, 288.

14. Kein Ausgleichsanspruch wegen verweigerter Beförderung eines minderjährigen Fluggastes¹¹⁶

Ein Beförderungsangebot an ein minderjähriges Kind ist grundsätzlich völlig unannehmbar, wenn dessen Eltern die Beförderung verweigert wird. Dies gilt jedoch nicht, wenn nicht beiden, sondern nur einem Elternteil die Beförderung verweigert wird.

15. Flughafen Basel ist französischer Flughafen¹¹⁷

Der schweizerische Sektor des Flughafens «Basel-Mulhouse-Freiburg» ist nicht schweizerisches Hoheitsgebiet im Sinne einer Extraterritorialität. Abflug- respektive Landeort und damit der Erfüllungsort befinden sich auf französischem Boden.

16. Keine Ausgleichszahlung bei Flugannullierung wegen fehlendem Enteisungsmittel¹¹⁸

Muss ein Flug annulliert werden, weil der Flughafenbetreiber infolge anhaltend schlechter Wetterbedingungen nicht über ausreichende Vorräte an Enteisungsmitteln verfügt, stellt dies einen aussergewöhnlichen Umstand dar, der die Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen ausschliesst.

17. Ersatzbeförderung per Omnibus¹¹⁹

Der Ausschlussgrund des Art. 5 Abs. 3 VO bezieht sich nach seinem ausdrücklichen Wortlaut nur auf Ausgleichszahlungen gemäss Art. 7 VO und nicht auf Unterstützungsleistungen gemäss Art. 8 VO, so dass die Ansprüche gemäss Art. 8 VO vom ausführenden Luftfahrtunternehmen verschuldensunabhängig und ohne Exkulpationsmöglichkeit zu leisten sind. Erfolgt der Transport zu einem anderen als dem vereinbarten Zielflughafen mit einem anderen Transportmittel als einem Flugzeug, gilt Art. 8 Abs. 3 VO gleichermaßen.

18. Startabbruch bzw. Startversuch als aussergewöhnlicher Umstand¹²⁰

Abgeflogen ist ein Flugzeug erst dann, wenn es sich in der Luft befindet. Ein Startversuch stellt keinen Abflug dar. Die Fehleinstellung eines Schalters im Cockpit, ist – selbst wenn sie vom Hersteller zu verantworten ist – von der Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens erfasst und stellt keinen «aussergewöhnlichen Umstand» dar.

19. Erkrankung des Piloten¹²¹

Die Erkrankung des Flugpersonals stellt keinen «aussergewöhnlichen Umstand» i.S.v. Art. 5 VO dar.

20. Rechtzeitige Planung der Mittel für die Durchführung des Fluges¹²²

Die VO ist dahingehend auszulegen, dass das Luftfahrtunternehmen, da es alle zumutbaren Massnahmen zu ergreifen hat, um aussergewöhnliche Umstände zu vermeiden, die mit dem et-

116 AG Geldern, 3. August 2011 – 4 C 628/10; Fundstelle: NJW-RR 2011, 1685.

117 ZivGer Basel, 20. Juni 2011 – V.2011.35; Fundstelle: RRA 2011, 286.

118 AG Königs Wusterhausen, 8. Juni 2011 – 9 C 113/11; Fundstelle: NJW-RR 2012, 51 = RRA 2011, 241.

119 AG Frankfurt a.M., 1. Juni 2011 – 29 C 2320/10 (21); Fundstelle: RRA 2012, 32.

120 AG Frankfurt a.M., 20. Mai 2011 – 31 C 232/11 (16).

121 AG Frankfurt a.M., 20. Mai 2011 – 31 C 245/11 (16).

122 EuGH (Dritte Kammer), 12. Mai 2011, Rs. C-294/10 – Eglitis u. Ratnieks gegen Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija; Fundstelle: EuZW 2011, 526.

waigen Eintritt aussergewöhnlicher Umstände verbundene Möglichkeit von Verspätungen bei der Flugplanung angemessen berücksichtigen muss. Es muss daher eine gewisse Zeitreserve vorsehen, um den Flug insgesamt möglichst bald nach dem Wegfall der aussergewöhnlichen Umstände durchführen zu können. Dagegen kann die genannte Bestimmung nicht dahingehend ausgelegt werden, dass im Rahmen der zumutbaren Massnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts aussergewöhnlicher Umstände gilt.

21. Nachtflugverbot¹²³

Die Vergabe eines Abflugslots, der zu einer Landezeit führt, die gegen ein Nachtflugverbot verstösst, stellt einen aussergewöhnlichen Umstand im Sinne der VO dar.

22. Vorverlegung des Fluges¹²⁴

Eine Vorverlegung eines Fluges um mehr als 10 Stunden ist wie eine Annullierung zu behandeln.

23. Erkrankung eines Crew-Mitglieds¹²⁵

Es ist allein der betrieblichen Sphäre der Fluggesellschaft zuzurechnen, wenn ein bei ihr beschäftigter Mitarbeiter erkrankt und deshalb seine vorgesehenen Aufgaben nicht wahrnehmen kann. Die Erkrankung eines Crew-Mitgliedes ist daher kein «aussergewöhnlicher Umstand» und führt nicht zum Wegfall der Leistungspflicht. Nach Art. 12 Abs. 1 Satz 2 VO kann eine nach der Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf einen Schadensersatzanspruch des Fluggastes angerechnet werden, nicht jedoch umgekehrt.

24. Hydraulik-Leck als ausserordentlicher Umstand¹²⁶

Ein Hydraulik-Leck an der Höhenrudersteuerung ist kein «ausserordentlicher Umstand»

25. Entlastung und Anrechnung von Ansprüchen¹²⁷

Will sich ein Luftfahrtunternehmen, das sich gemäss Art. 5 Abs. 3 VO entlasten, muss es darlegen, dass sich die Verspätung auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären. Wenn es schon zwei Tage vor dem planmässigen Abflug von dem Problem mit dem für den Umlauf vorgesehen Flugzeug Kenntnis hatte, muss es darlegen, warum es nicht zumutbar war, ein anderes (eigenes oder ein gechartertes) Ersatz-Flugzeug einzusetzen. Eine gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen Schadensersatzanspruch angerechnet werden, nicht aber umgekehrt.

26. Vom Reiseveranstalter vorgenommene Umbuchung¹²⁸

Eine Umbuchung auf einen anderen Flug, die nicht vom Luftfahrtunternehmen, sondern allein vom Reiseveranstalter veranlasst wurde, stellt eine Nichtbeförderung i.S.v. Art. 4 Abs. 3 VO dar, die das Luftfahrtunternehmen zu einer Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 1 verpflichtet.

123 AG Erding, 18. April 2011 – 2 C 1053/11 (rkr.); Fundstelle: RRa 2012, 31.

124 AG Hannover, 11. April 2011 – 512 C 15244/10.

125 LG Darmstadt, 6. April 2011 – 7 S 122/10, Fundstelle: BeckRS 2011, 28874.

126 AG Rüsselsheim, 25. März 2011 – 3 C 289/11 (33).

127 AG Rüsselsheim, 24. Februar 2011 – 3 C 734/10 (32), Fundstelle: RRa 2011, 94 = BeckRS 2011, 08991.

128 AG Bremen, 14. Dezember 2010 – 18 C 73/10, Fundstelle: NJW-RR 2011, 853.

27. Nachweis der Anwendung aller zumutbaren Massnahmen¹²⁹

Der zeitliche bzw. logistische Aufwand zur Beseitigung eines Mangels, vor dessen Behebung offenbar aus zwingenden Sicherheitsgründen nicht gestartet werden durfte, entlastet den Luftfrachtführer nicht. Für den Nachweis, dass ein Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Massnahmen im Sinne der VO unternommen hat, stellt die Tatsache, ob ein Defekt selten bzw. so gut wie nie vorkommt oder noch nie vorgekommen ist, kein Abgrenzungskriterium dar.

28. Anrechnung von Betreuungsleistungen¹³⁰

Der Anspruch aus Art. 8 Abs. 1 lit. b oder c VO stellt keinen Schadensersatzanspruch, sondern eine verschuldensunabhängige Unterstützungsleistung (im Sinne des Fortbestehens der ursprünglichen Leistungsverpflichtung) dar und beschränkt sich auf eine «anderweitige Beförderung» durch das betroffene Luftfahrtunternehmen «vorbehaltlich verfügbarer Plätze», nicht aber durch ein anderes Luftfahrtunternehmen, geschweige denn eine «sonstige Beförderungsart» (z.B. Mietwagen oder Bahnfahrt) bzw. die Unterbringung in einem Hotelzimmer.

29. Ausgleichsanspruch für Verspätung des Zubringerflugs¹³¹

Unter verspäteten Flügen sind nur solche zu verstehen, bei denen sich der Abflug (um mehr als 3 Stunden) verzögert. Eine um mehr als 3 Stunden verspätete Ankunft am Endziel allein löst den Ausgleichsanspruch nicht aus. Kann der Beförderungsvorgang nicht ausgeführt werden, weil die Fluggäste bis zum Abflug nicht erschienen sind, löst dies die in der VO geregelten Rechtsfolgen auch dann nicht aus, wenn dies von der Fluggesellschaft zu vertreten ist.

30. Hinnahme von Flugverspätung als Unannehmlichkeit¹³²

Unter Berücksichtigung, dass nach Art. 6 VO eine Verspätung selbst bei Kurzstrecken bis zu 1500 km erst nach 2 Stunden vorliegt, muss eine Verspätung von bis zu 2 Stunden als blosser Unannehmlichkeit ersatzlos hingenommen werden.

31. Kürzung der Ausgleichsleistung und Ersatz von Anwaltskosten¹³³

Eine Ausgleichszahlung ist für den Fall der grossen Verspätung eines Fluges um 50% zu kürzen, wenn die tatsächliche Ankunftszeit nicht später als vier Stunden nach der planmässigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges liegt. Der anspruchsbegründende Zeitpunkt, von dem aus berechnet wird, um wie viel die tatsächliche Ankunftszeit hinter der planmässigen Ankunftszeit liegt, kann im Falle der analogen Anwendung des Art. 7 VO aber nicht der Zeitpunkt sein, zu dem planmässig abgeflogen werden sollte, sondern der Zeitpunkt, ab dem Art. 7 VO analog anwendbar ist. Gewährt das Luftfahrtunternehmen keine Betreuungsleistung kann der Anspruch des Fluggastes auf Erstattung seiner Verpflegungsaufwendungen nicht auf den Ausgleichsanspruch angerechnet werden. Auch wenn das Luftfahrtunternehmen die Ansprüche aus der Fluggastrechte-Verordnung dem Fluggast gegenüber abgelehnt hat, kann dieser einen Rechtsanwalt nochmals mit der aussergerichtlichen Durchsetzung seiner Ansprüche beauftragen und die Kosten dieser Tätigkeit ersetzt verlangen, weil nicht zwingend davon auszugehen ist, dass er die Forderungen nur unter Inanspruchnahme von gerichtlichem Rechtsschutz realisieren kann.

129 LG Darmstadt, 1. Dezember 2010 – 7 S 66/10, Fundstelle: RRa 2011, 89.

130 LG Potsdam, 27. Oktober 2010 – 13 S 89/10, Fundstelle: RRa 2011, 87.

131 LG Frankfurt a.M., 23. September 2010 – 2–24 S 28/10, Fundstelle: RRa 2010, 273.

132 AG Frankfurt a.M., 16. Juni 2010 – 31 C 745/10 (16), Fundstelle: RRa 2010, 277.

133 AG Frankfurt a.M., 10. Mai 2010 – 31 C 2339/10 (74); Fundstelle: RRa 2011, 193.

32. Beschädigung des Ersatzflugzeuges¹³⁴

Ein Luftfahrtunternehmen kann sich nicht wegen «aussergewöhnlicher Umstände» entlasten, wenn ein Flugzeug während der Bereitstellung für den später annullierten Flug beschädigt wird.

33. Nichtbeförderung aus Verhaltensgründen¹³⁵

Die Weigerung einer Fluggesellschaft, einen Passagier nicht zu befördern, ist sachlich gerechtfertigt und eröffnet keine Ansprüche aus der VO, wenn der Fluggast seine Nichtbeförderung durch unangemessenes Verhalten veranlasst hat.

34. Nichtbeförderung und verpasster Anschlussflug¹³⁶

Ein Fall der Nichtbeförderung liegt auch dann vor, wenn bei einem aus mehreren Reiseabschnitten bestehenden Flug ein Flugabschnitt so verspätet durchgeführt wird, dass der Reisende seinen bei derselben Gesellschaft gebuchten Anschlussflug verpasst und erst Stunden später auf einem anderen Flug befördert wird.

35. Kein Anspruch auf Flugpreiserstattung bei Flugverspätung von 15 Stunden¹³⁷

Der Flugreisende, der Flugreisen für sich im eigenen Namen und für eine Person mit deren Familiennamen bucht, handelt dabei regelmässig als Vertreter des anderen Reisenden und kann deshalb keine Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag für den anderen Reisenden geltend machen. Ein Flugreisender, der einen Flug mit einem Start in Deutschland samt Rückflug nach Deutschland gebucht hat, und den Rückflug erst mit einer Verspätung von 15 Stunden antreten konnte und angetreten hat, kann nicht die Flugscheinkosten für den Rückflug mit der Begründung erstattet verlangen, es handle sich insoweit um einen nicht vereinbarungsgemäss zurückgelegten Reiseabschnitt. Er kann den Anspruch auch nicht damit begründen, dass ihm nicht mitgeteilt wurde, er könne, statt den Rückflug wahrzunehmen, den Reisepreis verlangen. Die Verspätung einer Flugreise um 15 Stunden stellt keine Annullierung dar.

36. Kein Flugannullierungsausgleich bei Nebel auf Zielflughafen¹³⁸

Art. 5 Abs. 3, Art. 7 Verordnung (EG) Nr. 261/04; § 275 BGB. Kein Anspruch des Fluggasts auf Ausgleichszahlung bei Annullierung des Flugs, wenn die Fluggesellschaft nachweist, dass die Annullierung auf aussergewöhnliche Umstände zurückgeht (hier: Flughafen wegen Nebels für das für den gebuchten Rückflug vorgesehene Flugzeug nicht anfliegebar). Es ist grundsätzlich unerheblich, ob der Annullierungsgrund möglicherweise bei Abwarten entfallen wäre, sofern nicht von vornherein mit einem kurzfristigen Wegfall des Hindernisses zuverlässig gerechnet werden konnte.

37. Umbuchung und Verspätung¹³⁹

Der Tatbestand der Nichtbeförderung gemäss VO ist nicht auf Fälle der Überbuchung beschränkt. Er greift auch dann ein, wenn das Luftbeförderungsunternehmen wegen eines verspäteten, von ihm selbst durchgeführten Anschlussfluges den Fluggast auf einen späteren Flug umbucht.

134 AG Frankfurt/a.M., 3. Februar 2010 – 29 C 2088/09, Fundstelle: NJW-RR 2010, 1360.

135 AG Rostock, 9. April 2010 – 48 C 292/09, Fundstelle: RRA 2010, 184.

136 AG Frankfurt a.M., 25. August 2008 – 29 C 884/08–21; Fundstelle: RRA 2008, 281.

137 LG Düsseldorf, 24. Juni 2008 – 22 S 255/06; Fundstelle: NJW-RR 2008, 1284.

138 OLG Koblenz, 11. Januar 2008 – 10 U 385/07; Fundstelle: NJW-RR 2008, 1232.

139 Hanseatisches OLG Hamburg, 6. November 2007 – 6 U 94/07; Fundstelle: RRA 2008, 139.

38. Annullierung trotz Umbuchung¹⁴⁰

Ein Flug, der nicht durchgeführt wird, ist auch dann annulliert, wenn das Luftfahrtunternehmen den Fluggast mit einem anderen Flug umbucht und der Fluggast mit diesem anderen Flug nicht mehr als eine Stunde vor der planmässigen Abflugzeit abfliegt und sein Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmässige Ankunftszeit erreicht (Leitsatz der RRa).

39. Wetterbedingungen zum Zeitpunkt des annullierten Fluges¹⁴¹

Will sich ein Luftfahrtunternehmen, das einen bestimmten Flug annulliert hat, auf «mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen» als «aussergewöhnliche Umstände» berufen, so kann es nur die Wetterbedingungen heranziehen, die sich auf den annullierten Flug unmittelbar ausgewirkt haben. Beeinträchtigungen, die auf vorangegangene Flüge eingewirkt haben, bleiben unberücksichtigt.

40. Kein Rundflug bei Hin- und Rückflug¹⁴²

Die VO kann nicht dahingehend ausgelegt werden, dass ein Hin- und Rückflug ein einheitlicher Flug ist. Ein Sukzessivflug oder blosses Umsteigen liegt insbesondere nicht vor, wenn zwischen Hin- und Rückflug ein längerer Zeitraum liegt, unabhängig davon, ob beide in einem Vertrag zusammengefasst sind.

41. Keine Ausdehnung auf Reiseveranstalter¹⁴³

Ansprüche auf Ausgleichszahlungen gemäss der VO können nicht gegen den Reiseveranstalter, sondern nur gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen geltend gemacht werden.

42. Kein Flugannullierungsausgleich bei Nebel auf Zielflughafen¹⁴⁴

Kein Anspruch des Fluggasts auf Ausgleichszahlung bei Annullierung des Fluges, wenn die Fluggesellschaft nachweist, dass die Annullierung auf aussergewöhnliche Umstände zurückgeht (hier: Flughafen wegen Nebels für das für den gebuchten Rückflug vorgesehene Flugzeug nicht anfliegar). Es ist grundsätzlich unerheblich, ob der Annullierungsgrund möglicherweise bei Abwarten entfallen wäre, sofern nicht von vornherein mit einem kurzfristigen Wegfall des Hindernisses zuverlässig gerechnet werden konnte.

43. Indiz für Annullierung¹⁴⁵

Wird ein Fluggast, der nicht zur vertragsgemässen Zeit befördert wird, zu einem späteren Zeitpunkt unter einer anderen Flugnummer als vorgesehen befördert, auf dem auch Passagiere befördert werden, die nicht für den ursprünglichen Flug gebucht waren, liegt hinsichtlich des planmässigen Abfluges keine Verspätung, sondern eine Annullierung vor. Ein weiteres Indiz dafür ist, dass die Fluggäste eine neue Bordkarte erhalten haben.

140 LG Köln, 19. März 2008 – 10 S 391/06; Fundstelle: RRa 2008, 141.

141 AG Geldern, 20. Februar 2008 – 4 C 241/07; Fundstelle: RRa 2008, 190.

142 AG Düsseldorf, 8. April 2008 – 23 C 14910/07; Fundstelle: RRa 2008, 145.

143 BGH, 11. März 2008 – X ZR 49/07; Fundstelle: NJW 2008, 2119 = RRa 2008, 175.

144 OLG Koblenz, 11. Januar 2008 – 10 U 385/07; Fundstelle: NJW-RR 2008, 1232.

145 AG Frankfurt a.M., 13. Februar 2007 – 30 C 2192/06–45; Fundstelle: RRa 2007, 86.

44. Verspätetes Erscheinen und Nichtbeförderung¹⁴⁶

Ein Luftfahrtunternehmen kann sich nicht mit dem Argument entlasten, der Fluggast sei nicht rechtzeitig zur Abfertigung erschienen, wenn die Ursache für das verspätete Erscheinen zur Abfertigung allein in der Sphäre des ausführenden Luftfahrtunternehmens lag.

45. Betreuungsleistung und Schadensersatz¹⁴⁷

Verweigert das Luftfahrtunternehmen nach einer Annullierung des Fluges die Unterbringung in einem Hotel, obwohl der Fluggast nach der VO (EG) Nr. 261/2004 einen Anspruch darauf hat, kann dieser die Kosten einer selbst beschafften Unterkunft als Schadensersatz geltend machen. Hat der Fluggast keine solchen Kosten gehabt, besteht kein Schadensersatzanspruch.

46. Lange Verspätung wird zur Annullierung¹⁴⁸

Der Begriff der Verspätung muss sich auch an der Zumutbarkeit für die Passagiere, eine Verspätung hinzunehmen, orientieren. Jedenfalls nach einer Abflugverzögerung von mehr als 48 Stunden ist nicht mehr von einer Verspätung, sondern zwingend von einer Annullierung auszugehen. Droht eine Abflugverzögerung von 60 Stunden, ist es dem Luftfahrtunternehmen zuzumuten, eine Ersatzmaschine anzufordern oder die Passagiere auf andere Fluglinien umzubuchen.

47. Verpasster Weiterflug und Ausgleichszahlung nach Einchecken¹⁴⁹

Verpasst ein Fluggast aufgrund einer Verspätung des Zubringerfluges den Weiterflug, hat er jedenfalls dann einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung, wenn er bereits am Abflughafen bis zum Zielflughafen eingchecked hat.

48. Ersatzvornahme durch anderes Luftfahrtunternehmen¹⁵⁰

Verschiebt ein Luftfahrtunternehmen den Abflug um 22 Stunden und lässt es den ersten Teil der gesamten Reise durch ein anderes Luftfahrtunternehmen ausführen, liegt eine Annullierung des Fluges und keine Verspätung vor.

49. Verordnung (EG) Nr. 261/2004/Annullierung/Informationszugang¹⁵¹

Behauptet ein Luftfahrtunternehmen, den Fluggast per SMS über eine Flugänderung informiert zu haben, muss es darlegen, dass die Mitteilung so im Empfangsbereich des Reisenden gelangt ist, dass diese unter normalen Umständen die Möglichkeit hatte, vom Inhalt der Erklärung Kenntnis zu nehmen.

50. Ausgleichszahlung bei Code-share-Flug¹⁵²

Auch bei einem Code-share-Flug ist das Luftfahrtunternehmen zur Zahlung einer Ausgleichsleistung verpflichtet, das den Flug tatsächlich durchführt. Das gilt auch dann, wenn das ursprünglich vorgesehene Luftfahrtunternehmen den Flug nicht durchführen kann und ein anderes Luftfahrtunternehmen mit der Luftbeförderung beauftragt.

146 AG Frankfurt a.M., 25. Januar 2007 – 29 C 499/06–46.

147 AG Erding, 15. November 2006 – 4 C 661/06; Fundstelle: RRa 2007, 85.

148 AG Rüsselsheim, 7. November 2006 – 3 C 717/06 (32); Fundstelle: RRa 2007, 46.

149 AG Frankfurt a.M., 2. November 2006 – 30 C 1671/06 (24).

150 LG Frankfurt a.M., 12. Oktober 2006 – 30 1726/06; Fundstelle: NJW-RR 2007, 203; RRa 2007, 39.

151 AG Frankfurt a.M., 9. Oktober 2006 – 32 C 1788/06.

152 AG Frankfurt a.M., 24. August 2006 – 31 C 1457/06–17.

51. Ausgleichanspruch wegen Warteschlange am Check-in-Schalter¹⁵³

Fluggästen steht eine Ausgleichsleistung zu, wenn sie vom Luftfahrtunternehmen aufgrund von Personalmangel nicht planmässig abgefertigt werden und dadurch ihren Flug verpassen.

52. Streik des Personals als aussergewöhnlicher Umstand¹⁵⁴

Ein Streik des Personals kann dann als aussergewöhnlicher Umstand im Sinne der VO angesehen werden, wenn dieser für das Luftfahrtunternehmen nicht vorhersehbar war und ihr die nicht vollkommen unzumutbare Möglichkeit blieb, auf den Streik zu reagieren und ihr Verhalten beispielsweise durch Beschaffung von Ersatz-Personal darauf einzustellen.

53. Regelmässige Wartung ersetzt nicht alle zumutbare Massnahmen¹⁵⁵

Auch wenn ein technisches Problem als ein «ausserordentlicher Umstand» im Sinne der VO angesehen wird, muss das Luftfahrtunternehmen substantiiert vortragen, woraus sich ergeben könnte, dass der angegebene technische Defekt unerwartet und unvermeidbar gewesen ist. Die Behauptung, das streitbefangene Flugzeug sei regelmässig gewartet worden, ist ersichtlich zu pauschal gehalten, um die erforderliche Exkulpation bewirken zu können (Leitsatz der RRA).

54. Lange Verspätung und Flugpreisminderung¹⁵⁶

Wird ein Flug nicht zur vereinbarten Zeit, sondern erst 25 Stunden später durchgeführt, so liegt eine «erhebliche Verspätung» vor. Eine Annullierung ist nur dann anzunehmen, wenn am Tag des tatsächlichen Abfluges ein weiterer planmässiger Flug des ausführenden Luftfrachtführers mit der gleichen Flugnummer wie am Vortag angesetzt gewesen wäre und der Reisende mit diesem Flug befördert wird. Bei einer 25-stündigen Abflugverspätung kann der Reisende den Flugpreis um 30% mindern.

55. Flugänderung als Verweigerung der Beförderung¹⁵⁷

Eine Verweigerung der Beförderung gegen den Willen des Fluggastes im Sinne der VO liegt auch dann vor, wenn der Reisende sich nach einer durch den Reiseveranstalter mitgeteilten «Flugänderung» entgegen Art. 3 Abs. 2 lit. a der VO nicht zu dem tatsächlich durchgeführten Flug am Flugplatz einfindet, wobei es auf den Grund der «Flugänderung» nicht ankommt.

56. Keine Ausgleichsleistung bei verspätetem Erscheinen am Abfertigungsschalter¹⁵⁸

Erscheint ein Fluggast nicht rechtzeitig am Abfertigungsschalter, hat er keinen Anspruch auf Ausgleichsleistung wegen Nichtbeförderung. Dabei spielt keine Rolle, ob das verspätete Erscheinen vom Fluggast oder vom Luftfahrtunternehmen zu vertreten ist.

57. Konkludente Annullierung eines Flugs durch Gepäckrückgabe¹⁵⁹

Bricht der Luftfrachtführer den Flug nach zwei Startversuchen ab und verbringt die Fluggäste in den Warteraum ohne dass nähere Informationen gegeben werden, liegt eine kon-

153 AG Erding, 5. Juli 2006 – 4 C 309/06; Fundstelle: RRA 2007, 41.

154 AG Frankfurt a.M., 9. Mai 2006 – 31 C 2820/05; Fundstelle: RRA 2006, 181; NJW-RR 2006, 1559.

155 AG Köln, 5. April 2006 – 118 C 595/05; Fundstelle: RRA 2006, 275.

156 AG Rüsselsheim 17. März 2006 – 3 C 109/06 (33); Fundstelle: RRA 2006, 136.

157 AG Rüsselsheim, 6. Januar 2006 – 3 C 1127/05 (35); Fundstelle: RRA 2006, 92.

158 AG Offenbach a.M., 6. Januar 2006 – 33 C 2/06; Fundstelle: RRA 2007, 93.

159 AG Schöneberg, 21. September 2005 – 5a C 92/05; Fundstelle: NJW-RR 2006, 498; RRA 2006, 93.

kludente Annullierung des Flugs vor. Der betroffene Fluggast hat dann einen Anspruch auf eine Ausgleichsleistung und einen Anspruch auf Ersatz der Kosten für einen Ersatzflug.

V. Checklisten

1. Checkliste zur Abklärung des Sachverhaltes

a) Allgemeine Abklärung der involvierten Parteien

Zuerst sind alle involvierten Parteien zu identifizieren und ihre Beziehungen untereinander (insb. vertragliche Beziehungen) zu klären. Möglich sind dabei insbesondere folgende Parteien inklusive deren Hilfspersonen: **16.77**

- Eigentümer der involvierten Luftfahrzeuge
- Halter der involvierten Luftfahrzeuge
- Flugbesatzungsmitglieder der involvierten Luftfahrzeuge (inkl. Kommandanten)
- Passagiere der involvierten Luftfahrzeuge (unabhängig von einer möglichen Schädigung)
- Hersteller der involvierten Luftfahrzeuge
- Unterhaltsbetriebe der involvierten Luftfahrzeuge
- Flugsicherungsorganisationen
- Flugplatzbetreiber
- Flugschulen
- Ground Handling Organisationen
- Betankungsunternehmen
- Logistikunternehmen
- Luftfahrtaufsichtsbehörden
- Versicherungsunternehmen (ohne Rückversicherungen)
- Versicherungsbroker

b) Besondere Abklärungen bei Flugunfällen

Ist der Schaden allenfalls auf einen Flugunfall zurückzuführen, sind zusätzlich folgende Abklärungen zu tätigen, wobei weitgehend auf den Ergebnissen der offiziellen Flugunfalluntersuchung basiert werden kann: **16.78**

- Ort des Unfalles
- Zeitpunkt des Unfalles
- meteorologische Situation (inkl. Wetterwarnungen)
- Flugverkehrssituation (inkl. NOTAM und DABS)
- Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges
- Einsatzart des Luftfahrzeuges (VFR/IFR, gewerbsmässig oder nicht gewerbsmässig)
- Einhaltung der Herstellerlimiten (inkl. Betriebslimiten)
- Flugplanung (inkl. möglicher Abweichungen)
- Funktion der Flugbesatzungsmitglieder
- gesundheitliche Situation der Flugbesatzungsmitglieder (inkl. Alkohol/Drogen, Dienst- und Ruhezeitenkontrolle)

- Ausbildung der Piloten (Lizenzen und Berechtigungen)
- Treibstoffsituation
- Beladungssituation (Gewicht, Schwerpunkt)
- Fracht (mögliche dangerous goods)

c) Besondere Abklärungen bei geschädigten Personen

16.79 Sind Personen zu Schaden gekommen, sind folgende Daten zu erheben, um gestützt darauf mögliche Gerichtsstände zu bestimmen und Schadensberechnungen durchzuführen:

- Name und Vorname
- Wohnadresse
- Staatszugehörigkeit
- Geburtsdatum
- Zivilstand
- Kinder
- Einkommenssituation
- Abschlussort des Beförderungsvertrages
- Einsteigeort
- Zielflugplatz
- Art der Verletzung
- Heilungsdauer
- Arbeitsfähigkeit

d) Besondere Abklärungen bezüglich Sachschäden Dritter

16.80 Sind neben Personenschäden auch noch Drittschäden zu verzeichnen, sind zusätzlich folgende Abklärungen in Erwägung zu ziehen:

- Landschaden
- Kulturschaden
- Schäden an Gebäuden
- Schäden an Fahrzeugen
- Schäden an anderen Mobilien
- möglicher Betriebsausfall

e) Besondere Abklärungen bezüglich Versicherungsdeckung

16.81 Obwohl in der Luftfahrt kein direktes Forderungsrecht des Geschädigten gegenüber allfälligen Versicherungsunternehmen besteht, sollten folgende Zusatzabklärungen geprüft werden:

- Haftpflichtversicherer
- Garantiesumme der Haftpflichtversicherung (Einheitsdeckung bei Passagieren)
- Insassenunfallversicherer (Besatzungsmitglieder und Passagiere)
- Kaskoversicherer (Versicherungssumme bzw. Agreed Value und Selbstbehalt)
- Zusatzversicherer (Selbstbehalt, Sonderausrüstung)
- Betriebsunterbruchversicherer

- Umrechnungskurs Sonderziehungsrechte per Schadenszeitpunkt
- mögliche Deckungseinreden der Versicherer

2. Checkliste zur rechtlichen Beurteilung des Luftfahrthaftpflichtfalles

a) Abklärung der möglichen Klagegründe

Der Klagegrund hat gravierende Konsequenzen, insbesondere bezüglich Gerichtsstand und Verjährung, weshalb die möglichen Klagegründe vorab zu ermitteln sind, wobei z.B. bei Flugzeugkollisionen durchaus auch kumulative Gründe gegeben sein können: **16.82**

- gewerbsmässige internationale Beförderung (insbe. Montrealer Übereinkommen)
- gewerbsmässige nationale Beförderung (insb. Lufttransportverordnung)
- nicht gewerbsmässige Beförderung (nationales Recht)
- vertragliche Haftung ohne Beförderung (z.B. Schulung oder Fotoflug)
- ausservertragliche Haftung (Gefährdungshaftung)

b) Abklärung der möglichen Gerichtsstände

Je nach Klagegrund können unterschiedliche Gerichtsstände in Frage kommen, die aus Sicht des Mandanten zu prüfen sind: **16.83**

- Abflugort
- Zielflugplatz
- Unfallort
- Abschlussort des Vertrages (gilt auch beim Abschluss über ein Reisebüro)
- Sitz oder Niederlassung des Flugunternehmens (insb. bei Niederlassungen in den USA)

c) Abklärung der möglichen Verjährung oder Verwirkung

Luftfahrthaftpflichtfälle dauern bis zum Abschluss erfahrungsgemäss sehr lange, insbesondere bei komplexen Flugunfalluntersuchungen; deshalb sollten sehr rasch mögliche Verjährungs- oder Verwirkungsprobleme geprüft werden, zumal namentlich gemäss Montrealer Übereinkommen eine Verwirkungsfrist von zwei Jahren vorgegeben ist: **16.84**

- Verjährung der einzelnen Schadenersatzforderungen je nach Klagegrund
- mögliche Verjährungsverzichtserklärungen oder Verjährungsunterbrechungen
- Verwirkung der einzelnen Schadenersatzforderungen je nach Klagegrund
- Frist zur Einreichung allfälliger Strafanzeigen

d) Abklärung der luftrechtlichen Vorschriften

Schliesslich sind analog zum Strassenverkehr die massgebenden luftrechtlichen Vorschriften zu prüfen, um allfällige Verstösse geltend machen zu können; dazu gehören insbesondere: **16.85**

- Herstellvorschriften
- Unterhaltsvorschriften
- Betriebsvorschriften (insb. Vorgaben des AFM)
- Verkehrsregeln
- Flugverkehrsleitung
- Infrastrukturvorschriften
- Schulungsvorschriften
- Vorschriften zum gewerbsmässigen Flugverkehr