



**FACH 010**

**RECHT DER LUFTFAHRT**

**VERFAHREN DER**

**FLUGVERKEHRSL EITUNG**

7. Auflage  
Februar 2006

Mit diesem Lehrmittel erwerben Sie ein Werk, welches Ihnen das Grundwissen über dieses Fachgebiet der Luftfahrt vermittelt. Der Autor hat das Thema umfassend behandelt und vermittelt auf diese Weise die theoretischen Grundkenntnisse für weitere aviatische Tätigkeiten, in denen dieses Fachwissen erforderlich ist.

Die Themenauswahl entspricht dem Syllabus der theoretischen Ausbildung, wie er von den europäischen Luftfahrtbehörden JAA für Flächenflugzeuge und teilweise auch für Helikopter / Hubschrauber vorgegeben ist (AMC FCL 1.125). Zudem werden die nationalen Vorschriften zur Ausbildung der Ballonpiloten berücksichtigt.

Autor: PD Dr. iur. Roland Müller  
Rechtsanwalt/Fluglehrer  
Privatdozent für Privat- und Wirtschaftsrecht  
sowie Luftrecht an der Universität St. Gallen  
CH-9422 Staad/SG  
[www.advocat.ch](http://www.advocat.ch)

Verlag: FAMO AG  
Schulhausstrasse 7  
CH-6055 Alpnach Dorf  
Phone +41 (0)41 672 91 72  
Fax +41 (0)41 672 91 70  
Email [lehrmittel@famo.ch](mailto:lehrmittel@famo.ch)

ISBN 3-905036-08-8

## 5.3 Beförderungsschein

### 5.3.1 Beförderungsschein

Sowohl nach den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal als auch nach denjenigen der Lufttransportverordnung muss vom Luftfrachtführer 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 gebunden. Im Falle eines entgeltlichen Privatfluges kann der Beförderungsschein jedoch grundsätzlich als Beweismittel dienen, dass der Flug nicht unentgeltlich durchgeführt wurde. Erst mit diesem Nachweis kommt es zur erwähnten Haftungsbeschränkung bezüglich Reisegepäck und Verspätung. Zudem können Beförderungsscheine bei Flugunfalluntersuchungen hilfreich sein, insbesondere wenn über die Anzahl und die Identität der Passagiere Unklarheit herrscht.



Bei privaten Flügen gegen Entgelt ist gemäss Art. 100 Abs. 3 LfV vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des Versicherungsschutzes hinzuweisen. Zur Vereinfachung werden deshalb Formularblöcke mit Beförderungsscheinen angeboten, auf denen angekreuzt werden kann, ob es sich um einen privaten Flug handelt oder nicht. Für private Flüge ist der entsprechende Hinweis bereits auf dem Formular aufgedruckt.

Nachstehend ist das Muster eines Beförderungsscheines abgedruckt, welches sowohl den Vorschriften des Übereinkommens von Montreal als auch denjenigen der Lufttransportverordnung genügt. Diese Version kann sowohl für private als auch für gewerbsmässige Flüge verwendet werden.

<b>Beförderungsschein</b> <b>Titre de transport</b> <b>Titolo di trasporto</b> <b>Title of transport</b>		<input type="checkbox"/> für private, entgeltliche Flüge* <input type="checkbox"/> pour les vols privés, contre rémunération* <input type="checkbox"/> per voli privati a pagamento* <input type="checkbox"/> for private, payed flights*	<input type="checkbox"/> für gewerbsmässige Flüge <input type="checkbox"/> pour les vols commerciaux <input type="checkbox"/> per voli commerciale <input type="checkbox"/> for commercial flights	
Luftfrachtführer Transporteur aérien Vettore aereo Air carrier		Name und Vorname des Passagiers Nom et prénom du passager Cognome e nome del passeggero Name and first name of passenger		
Abgangsort Lieu de départ Punto di partenza Place of departure		Bestimmungsort Lieu de destination Punto di destinazione Place of destination		
Zwischenlandungen Escales Scali Stopovers		Ort und Datum Lieu et date Luogo et data Place and date		
Preis Prix Prezzo Price	<input type="checkbox"/> pro Flug <input type="checkbox"/> par vol <input type="checkbox"/> per volo <input type="checkbox"/> per flight	<input type="checkbox"/> pro Flugminute <input type="checkbox"/> par minute de vol <input type="checkbox"/> per minuto di volo <input type="checkbox"/> per flight minute	<input type="checkbox"/> pro Flugstunde <input type="checkbox"/> par heure de vol <input type="checkbox"/> per ora di volo <input type="checkbox"/> per flight hour	
*Hinweis: Es handelt sich um einen privaten Flug gegen Entgelt mit einem Luftfahrzeug bis zu 2700 kg Abfluggewicht, bei dem die Haftung in der Regel beschränkt werden kann und ein Versicherungsobligatorium von mindestens 100'000 Sonderziehungsrechten (SZR) zur Deckung der Haftpflicht von Personen- und Sachschäden der Passagiere besteht. (Beförderungsbedingungen auf der Rückseite)		*Remarque: Il s'agit d'un vol privé effectué contre rémunération au moyen d'un aéronef d'une masse maximale au décollage de 2700 kg, pour lequel la responsabilité peut généralement être limitée et pour lequel une assurance obligatoire d'au moins 100'000 droits de tirage spéciaux (DTS) existe afin de couvrir la responsabilité pour les dommages corporels et matériels des passagers. (Conditions de transport, voir au verso)		*Nota: Si tratta di un volo privato a pagamento con un aeromobile del peso al decollo fino a 2700 kg, per cui di regola la responsabilità civile può essere limitata e sussiste l'obbligo di copertura della responsabilità civile per danni corporali e materiali dei passeggeri per un corrispondente di almeno 100'000 Diritto Speciale di Prelievo (DSP). (Condizioni di trasporto a tergo)
				*Note: The above pertains to private air travel on a paid basis in an aircraft of up to 2,700 kg take-off weight for which liability limits are generally possible and insurance of at least 100,000 Special Drawing Rights (SDR) is mandatory for liability coverage of passengers' personal injury and property damage. (Conditions of transport overleaf)

Auf der Rückseite dieses Beförderungsscheines sind folgende Hinweise zur Haftungsbeschränkung aufgedruckt:

Die Beförderung aufgrund dieses Beförderungsscheines unterliegt den Haftungsbestimmungen der zum Zeitpunkt des Fluges geltenden Fassung der Verordnung über den Lufttransport (LTrV) vom 17. August 2005 für Inland- und internationale Beförderungen und, soweit anwendbar, dem Übereinkommen von Montreal vom 28. Mai 1999 sowie der EG-Verordnung Nr. 785/2004 vom 21. April 2004. Diese regeln die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung eines Passagiers, für den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck und für Verspätung. Die Haftung kann beschränkt sein. Für Schäden bis zu 100'000 Sonderziehungsrechten (SZR) kann die Haftung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Darüber hinaus kann sich der Luftfrachtführer, bei bestimmten gesetzlich festgelegten Entlastungsgründen, von der Haftung befreien. Bei Tod oder Körperverletzung ist pro Passagier binnen 15 Tagen ab der Identifikation der schadenersatzberechtigten natürlichen Personen eine Vorauszahlung zu leisten; im Todesfall sind mindestens 16'000 SZR geschuldet. Bei der Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck ist die Haftung auf 1'000 SZR pro Passagier begrenzt. Bei Verspätung ist die Haftung auf 4'150 SZR pro Passagier begrenzt. Leistungen, die den Schadenersatz-Anspruchsberechtigten aus der vom Luftfrachtführer oder vom Luftfahrzeughalter allenfalls abgeschlossenen Insassenunfall-Versicherung ausgerichtet werden, und Vorauszahlungen, die der Luftfrachtführer, gestützt auf die geltenden Haftungsbestimmungen zu leisten hat, sind im vollen Umfang auf die Haftpflichtansprüche anzurechnen.

Das folgende Merkblatt soll mithelfen, Beförderungsscheine richtig auszufüllen.

**Merkblatt Beförderungsschein**

1. Ein Beförderungsschein *muss* bei jedem privaten Flug gegen Entgelt sowie bei jedem gewerbsmässigen Flug ausgestellt und abgegeben werden. Bei einem privaten Flug gegen Entgelt muss zudem vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des Versicherungsschutzes hingewiesen werden, wobei der Hinweis am zweckmässigsten auf dem Beförderungsschein selbst erfolgt. Bei einem unentgeltlichen Privatflug darf kein Beförderungsschein ausgestellt werden.
2. Für jeden Passagier, insbesondere auch für jedes Kind, *muss* ein separater Flugschein ausgestellt werden, sofern kein Sammelbeförderungsschein verwendet wird.
3. Der Beförderungsschein ist dreifach auszufertigen und wie folgt abzugeben:
  - a) Ein Exemplar für den Passagier
  - b) Ein Exemplar für den Piloten bzw. die Bordpapiere
  - c) Ein Exemplar zur Hinterlegung beim Flugplatz bzw. beim Ballon-NachfahrerIm Ausland empfiehlt sich die postalische Rücksendung eines Beförderungsscheines an den Heimatflugplatz.
4. Wird der Flug gewerbsmässig durchgeführt, so ist als Luftfrachtführer das entsprechende Unternehmen einzutragen. Bei Privatflügen gegen Entgelt ist der Pilot selbst als Luftfrachtführer einzutragen.
5. Sofern auf dem Beförderungsschein vorgesehen, ist der Luftfahrzeugtyp mit Registrierung einzutragen; diese Angabe ist jedoch gesetzlich nicht zwingend vorgeschrieben.
6. Der vollständige Name des Passagiers *sollte* eingetragen werden. Es *kann* dabei angegeben werden, ob es sich um einen männlichen oder einen weiblichen Passagier handelt. Empfehlenswert ist überdies die Angabe von Wohnort und evtl. Jahrgang zur Unterscheidung von Passagieren mit gleichem Namen.
7. Zwingend angegeben werden *müssen* der Abflugort und der Bestimmungsort; dabei genügen ICAO-Abkürzungen nicht. Allenfalls wird der Bestimmungsort mit „unbekannt“ angegeben, z.B. beim Ballonfahren.
8. Liegen Abgangs- und Bestimmungsort im gleichen Staat und ist in einem Drittstaat eine Zwischenlandung vorgesehen, so *muss* der Zwischenlandeplatz im Beförderungsschein angegeben werden. Bei Inlandflügen *kann* der Zwischenlandeplatz angegeben werden. Wird der Flug für längere Zeit unterbrochen, so *muss* für jede Flugstrecke ein separater Beförderungsschein ausgestellt werden.
9. Ort und Datum der Beförderungsschein-Ausgabe *müssen* angegeben werden. Der Ausstellungsort kann also vom Abgangsort verschieden sein. Um bei der Datumsangabe Unsicherheiten zu vermeiden wird empfohlen, den Flugschein am Tag des Fluges auszustellen.
10. Als Preis kann beim gewerbsmässigen Flug der Pauschalpreis oder die Gutscheinumnummer eingetragen werden. Beim Privatflug gegen Entgelt *kann* ein Flugminutenpreis eingesetzt werden; eine Vorauszahlung ist dann nicht notwendig. Der Preis *muss* angemessen sein und sollte daher den Selbstkosten dividiert durch Anzahl Passagiere entsprechen. Wird ein Flugschein mit einem simulierten oder einem zu tiefen Flugpreis ausgestellt, so ist der Flugschein nichtig. Ist das Entgelt für den Flug insgesamt höher als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren, so darf der Flug nur einem bestimmten Kreis von Personen zugänglich sein, ansonsten der Flug als gewerbsmässig gilt. Werden sämtliche Kosten des Fluges durch die Insassen (inkl. Pilot) je zu gleichen Teilen getragen, so muss von einer einfachen Gesellschaft ausgegangen werden und es kann kein Austauschverhältnis Leistung gegen Entgelt behauptet werden, weshalb in diesem Falle auch kein Beförderungsschein ausgestellt bzw. die Haftung reduziert werden kann.
11. Der Beförderungsschein *muss* während mindestens 3 Monaten aufbewahrt werden.
12. Wird beim gewerbsmässigen Personentransport (z.B. Rundflug) kein Beförderungsschein ausgestellt, besteht die Gefahr, dass allfällige Haftpflichtansprüche nicht gegen das Flugunternehmen, sondern direkt gegen den Piloten gestellt werden. Bei privaten entgeltlichen Flügen ohne Beförderungsschein besteht die Gefahr einer unbegrenzten Haftung des Piloten (auch bei Flügen innerhalb der Schweiz).

### 5.3.2 Verzichtserklärung

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 nur noch 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 nämlich wirkungslos. Nachstehend deshalb das Beispiel einer möglichen Verzichtserklärung.

<b>Verzichtserklärung</b>	
<b>des Fluggastes gegenüber dem Piloten eines Luftfahrzeuges</b>	
<p>Der unterzeichnende Fluggast erklärt hiermit freiwillig, dass er auf allfällige Schadenersatz- und Genugtuungsforderungen im Zusammenhang mit dem bezeichneten Flug gegenüber dem nachfolgend genannten Piloten verzichtet, soweit dies nach Gesetz zulässig ist. Der Fluggast ist sich über die Tragweite dieser Verzichtserklärung bewusst.</p>	
<b>Der Fluggast:</b>	
Name und Vorname:	_____
Adresse:	_____
PLZ/Wohnort:	_____
<b>Der Pilot:</b>	
Name und Vorname:	_____
Adresse:	_____
PLZ/Wohnort:	_____
<b>Vorgesehener Flug:</b>	
Datum des Fluges:	_____
Art des Fluges:	_____
Typ des Luftfahrzeuges:	_____
Abgangsort:	_____
Bestimmungsort:	_____
Ev. Zwischenlandungen:	_____
Ort und Datum:	Der verzichtende Fluggast:
_____	_____

Die Verzichtserklärung darf nur im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgestellt werden. Bei einem generellen Verzicht wird Nichtigkeit zu Folge von übermässiger Bindung im Sinne von Art. 27 ZGB angenommen. Zulässig ist nur der Verzicht bezüglich leichter Fahrlässigkeit; für grobe Fahrlässigkeit, Eventualabsicht und Vorsatz haftet der Pilot weiterhin. Die Verzichtserklärung sollte vom Piloten im Original sicher aufbewahrt und nicht im Flugzeug mittransportiert werden. Die Beweislast für die Ausstellung und den Inhalt der Verzichtserklärung obliegt nämlich dem Piloten. Zwischen Piloten kann eine Verzichtserklärung analog zum Beförderungsschein nur dann ausgestellt werden, wenn der verzichtende Pilot während des gesamten Fluges keine Besatzungsfunktion ausübt.

Trotz all dieser Problempunkte kann eine Verzichtserklärung hilfreich sein. Fälle von leichter Fahrlässigkeit sind relativ häufig, so z.B. harte Landung, missratene Notlandung, Navigationsfehler, etc. Verzichtserklärungen werden von den Passagieren jedoch nur sehr ungern unterschrieben.

Nach Auskunft des Schweizer Pools für Luftfahrtversicherungen (SPL) hat sich in der Praxis gezeigt, dass richtig ausgefüllte Beförderungsschein und Verzichtserklärungen auch vor Gericht Bestand haben. Es lohnt sich deshalb, diese Formalität genauso sorgfältig zu erledigen wie den Flugplan.