

Auswirkungen der neuen LTrV auf Privatflüge

von lic. iur. Philip Bärtschi, Rechtsanwalt

www.airlaw.ch

1. Einleitung

Aufgrund der veränderten Rechtslage seit dem 5. September 2005 soll die vorliegende kurze Abhandlung einen Überblick über die Auswirkungen der neuen Lufttransportverordnung auf „Privatflüge“ geben. Beleuchtet werden indessen nur haftungsrechtliche Fragen in Bezug auf Tod/Körperverletzung von Passagieren. Sachschäden werden ausser Acht gelassen.

2. Begriffsbestimmung

Da Privatpiloten nur nichtgewerbsmässig entgeltliche und nichtgewerbsmässig unentgeltliche Flüge durchführen dürfen, unterscheidet und definiert man wie folgt:

Die **Gewerbsmässigkeit** ist gemäss Art. 100 LFV erfüllt, wenn

- a. für sie in irgend einer Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll; **und**
- b. sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind.

Solche Flüge können nur von lizenzierten Berufspiloten im Rahmen eines hoheitlich konzessionierten Flugbetriebes durchgeführt werden.

Hingegen darf ein PPL-Pilot nichtgewerbsmässige Flüge auf entgeltlicher Basis anbieten:

Die **Entgeltlichkeit** (nicht die "Gewerbsmässigkeit"!) eines Fluges begründet sich mit dem Umstand, dass für den Flug durch den Passagier ein anteilmässiger Selbstkostenbeitrag geleistet wird. Nach einer Regel entwickelt durch die Rechtsprechung liegt die untere Grenze bei den tatsächlichen Flugkosten dividiert durch Anzahl Personen an Bord des Flugzeuges¹. Bspw. kommt bei Flugkosten von Fr. 240.-- für einen Flug mit einem vierplätzigem Flugzeug die untere Grenze bei Fr. 60.-- pro Person zu liegen, inkl. Pilot. Entrichtet ein Fluggast weniger als Fr. 60.--, wäre nach bisherigem Recht von Unentgeltlichkeit zu sprechen. Ein unangemessen tiefer Beitrag würde nämlich dazu führen, dass ein „simuliertes“ und damit unwirksames Rechtsgeschäft vorliegt². Da aber im Vergleich zur früheren Rechtslage nach Lufttransportreglement bzw. Warschauer Abkommen die Entgeltlichkeit eines Fluges – wie wir unten noch sehen werden - dem Passagier nun zum Vorteil gereicht, dürfte die

¹ BGE 4C.194/2000, vgl. R. Müller, www.advocat.ch/files/Flugschein.pdf

² Art. 18 Abs. 1 OR

Rechtsprechung in Zukunft voraussichtlich folgenden Pfad einschlagen: Sollte ein zu tiefer Selbstkostenbeitrag dem Passagier verrechnet werden, wird das Geschäft zukünftig wohl aus Überlegungen des Passagierschutzes als entgeltlich eingestuft³.

3. Haftungsfragen

3.1 Bei entgeltlichen nichtgewerbsmässigen Flügen sind nun für den Piloten die Bestimmungen der Lufttransportverordnung (LTrV) anwendbar. Das bedeutet, dass ein Flugschein ausgestellt werden *muss*, der den Passagier darauf hinweist, dass der Pilot ohne Verschulden bis zu einem Betrag von 100'000 SZR⁴ haftet. Der darüber zu liegende Betrag kann nicht durch eine Verzichtserklärung bzw. Ausstellen eines Flugscheines beschränkt oder ausgeschlossen werden. Trotzdem kann und darf nicht auf die Ausstellung des Flugscheines verzichtet werden, da dieser dem Passagier als Hinweis auf die Haftungssituation dient und ihn darauf aufmerksam macht, dass die Haftpflicht des Luftfrachtführers für Verspätung, Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck und persönlichen Gegenständen in der Regel beschränkt ist.⁵

Tritt ein Schadensfall ein, haftet in erster Linie der Pilot. Da der Flugzeughalter aber gemäss Art. 132a LVF für nichtgewerbsmässig eingesetzte Flugzeuge mit einem MTOW < 2'700 kg über eine Versicherung mit einer Mindestdeckung von 100'000 SZR pro Insasse zu verfügen hat (vorzugsweise eine sog. Einheitsdeckung, CSL), zahlt die Versicherung vorerst die entstandenen Schadensposten bis zur eingetragenen Garantiesumme. Die Haftungsansprüche gegen den Piloten werden nämlich durch diese Versicherungen entsprechend der Police gedeckt. Der Differenzbetrag ist durch den Piloten zu begleichen. Der Versicherer nimmt nur dann auf den Piloten Rückgriff, wenn er ihm ein grobfahrlässiges oder absichtliches Verhalten nachweisen kann.

Bei einem Schadensbetreffnis grösser als 100'000 SZR je Reisenden, muss der Pilot oder der Versicherer – je nachdem, ob eine entsprechend höhere Garantiesumme vereinbart wurde – nachweisen, dass:

- a. der Schaden nicht auf eine Pflichtverletzung oder eine andere widerrechtliche Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder seiner Beauftragten zurückzuführen ist; oder
- b. der Schaden ausschliesslich auf eine Pflichtverletzung oder eine andere widerrechtliche Handlung oder Unterlassung eines Dritten zurückzuführen ist.⁶

Die Leistung eines Ersatzes in Höhe von 100'000 SZR ist indessen auch ohne Nachweis eines Verschuldens fällig.

³ Treu nach dem Grundsatz "in dubio contra stipulatorem".

⁴ 1 Sonderziehungsrecht entspricht gegenwärtig etwa Fr. 1.90.

⁵ Art. 8 ff. LTrV.

⁶ Art. 1 Abs. 1 lit. a LTrV.

Folgender Passus über die Flugscheine ist nicht mehr aktuell, da die Winterthur-Versicherung zwischenzeitlich revidierte Flugscheinblöcke herausgegeben hat. Bitte verwenden Sie diese für Ihre Flüge. Fortsetzung unten mit Kapitel 3.2.

Flugscheine: Gegenwärtig haben die Versicherungen noch keine neuformulierten Flugscheinblöcke herausgegeben. Es dürfen darum keinesfalls alte Flugscheinblöcke unbesehen weiterverwendet werden, da der Passagier damit über die Haftungslage fehlinformiert würde. Bis zur Ausgabe der neuen, auf die LTrV basierenden Flugscheine ist daher folgendes Vorgehen empfehlenswert: Stellen Sie eigenhändig einen Flugschein aus unter Angabe des Namens des Luftfrachtführers, des Abgangs- und des Bestimmungsortes, der Zwischenlandepunkte, der Flugzeugimmatrikulation und des Passagiernamens. Orientieren Sie den Passagier über das neue Haftungsregime, indem Sie ihm bspw. folgende Hinweise mit dem Flugschein abgeben und ihn auf den privaten Charakter des Fluges hinweisen:

Für jede Inlandbeförderung und internationale Beförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge ausgeführt wird, gelten die Haftungsregeln der Lufttransportverordnung vom 5. September 2005, bzw. soweit anwendbar das Montrealer Abkommen, Montrealer Prot. 2, sowie nationale Bestimmungen soweit anwendbar. Gehaftet wird nur für den nachgewiesenen Schaden. Bis zum Betrag von 100'000 SZR ist eine Haftungsbeschränkung ausgeschlossen. Darüber hinaus reduziert sich die Haftung oder ist ausgeschlossen, wenn der Passagier den Schaden verschuldet oder mitverschuldet hat oder wenn ihn ein Dritter verursacht oder mitverursacht hat. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Lufttransportverordnung. Für ausgewiesene Ansprüche bis zum Betrag von 100'000 SZR besteht keine Einrede, dass der Luftfrachtführer den Unfall nicht verschuldet hat.

Für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck oder für Verspätungen ist die Haftung des Lufttransportführers in der Regel beschränkt.

Bei diesem Flug handelt es sich um einen privaten, nichtgewerbsmässigen Flug, mit allen gesetzlichen Konsequenzen bzgl. Einschränkung der Haftung.

Bei einem Unfall werden Sofortzahlungen in Übereinstimmung mit den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, sofern diese anwendbar sind, in vorgeschriebener Höhe ausgerichtet.

Dieser Text ist weder offiziell, noch verbindlich und gilt nur als Vorschlag mit rein informativem Charakter, ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Sobald offizielle, von den Versicherungen herausgegebene Flugscheinblöcke vorliegen, müssen diese in jedem Fall verwendet werden.

3.2 Bei unentgeltlichen nichtgewerbsmässigen Flügen kommt die LTrV nicht zur Anwendung, womit auch auf das Ausstellen von Flugscheinen verzichtet werden kann und muss⁷. Massgebend wird dadurch das Obligationenrecht.

Wird bei Flugantritt mit dem Passagier vertraglich keine anders lautende Haftungsregelung getroffen, haftet auch hier der Pilot zunächst unbeschränkt, hingegen nur gegenüber Dritten auf der Erde kausal ohne Verschulden. Das bedeutet, dass die Passagiere bzw. deren Rechtsnachfolger dem Piloten ein Verschulden nachzuweisen haben. Bereits ein leichtes Verschulden genügt. Der Pilot wird aber auch hier insofern entlastet, als die obligatorische Versicherung mit

einer Mindestdeckung von 100'000 SZR pro Insasse den Schadensposten übernimmt.

Die Haftung kann nun dadurch eingeschränkt oder ausgeschlossen werden, dass der Pilot mit dem Passagier eine Verzichtserklärung abschliesst. Sie ist aber nur unter engen Voraussetzungen gültig. So kann kein Verzicht für grobe Fahrlässigkeit oder Absicht vereinbart werden, ebenso wenig wie für Körperschäden⁸. Beachtung zu schenken ist v.a. der Formulierung der Verzichtserklärung: Nach Ansicht einiger Juristen führt eine generelle Freizeichnungsklausel zur Unwirksamkeit der gesamten Verzichtserklärung⁹. Als Vorlage empfiehlt sich daher das von PD Dr. iur. Roland Müller entworfene Vertragsexemplar¹⁰.

Eine Verzichtserklärung für leichte¹¹ und mittlere Fahrlässigkeit hinsichtlich Sachschäden ist rechtlich unproblematisch. Trotzdem ist es nicht ausgeschlossen, dass die Rechtsprechung aufgrund der aktuellen Tendenzen sich auf die Position stellen könnte, dass ein Verzicht der „Natur des Geschäfts“ (d.h. der Natur des Transportauftrags in der Fliegerei) widerspricht. Da in der Praxis Verzichtserklärungen aber wie erwähnt nur für Sachschäden möglich sind, ist diese Problematik weiter nicht von tragender Bedeutung.

4. Zusammenfassung

Die haftungsrechtliche Situation hat sich somit in erster Linie für die Versicherer geändert: Bei entgeltlichen Privatflügen haftet (indirekt) der Versicherer kausal bis 100'000 SZR, bei unentgeltlichen nicht kausal bis 100'000 SZR. Der darüber zu liegende Betrag - sofern dieser nicht ebenfalls versichert ist - hat der Pilot zu bezahlen, wobei dieser bei entgeltlichen Flügen die Sorgfalt, bei unentgeltlichen Flügen hingegen der Passagier die Unsorgfalt zu beweisen hat.

Da der Pilot nun aber in keinem Fall mehr die Haftung für höhere Beträge ausschliessen kann, sei ihm empfohlen, Passagierflüge nur noch mit Flugzeugen durchzuführen, die über eine genügend hohe Versicherungsdeckung verfügen. Empfohlen sind Garantiesummen von mindestens (!) Fr. 1,5 Mio. bis Fr. 2 Mio. pro Insasse.

Versionen:

7. Oktober 2005

15. Oktober 2005

18. Oktober 2005

24. Oktober 2005

14. März 2006

Die Verhaltensvorschläge in diesem Text gelten nicht als verbindliche Rechtsauskunft und haben rein informativen Charakter.

⁸ Schwenger Ingeborg, Schweizerisches Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 2. Aufl., N. 24.14.

⁹ Nach anderer Ansicht ist von sog. modifizierter Teilnichtigkeit auszugehen.

¹⁰ Abrufbar auf <http://www.advocat.ch/files/Flugschein.pdf>.

¹¹ „Leicht fahrlässig ist ein Verhalten, das bei einem verständigen und korrekten Menschen zwar nicht vorkommen sollte, aber doch einmal vorkommen kann, etwa eine geringfügige Unsorgfalt, eine augenblickliche Unachtsamkeit oder eine kleinere Fehlüberlegung (...).“ Berner Komm., N 96 zu Art. 100.