

2020.01.10

Wie haftet ein Privatpilot bei einem Privatflug, wenn er für seine Tätigkeit kein Geld entgegennimmt, aber die Kosten des Fluges durch die Passagiere bezahlt werden und würde sich etwas ändern, wenn er von den Passagieren eine Verzichtserklärung unterschreiben lässt?

Übersteigt das von den Passagieren bezahlte Entgelt die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren nicht, so wird dieser Flug nicht als gewerblich betrachtet (Art. 100 der Verordnung über die Luftfahrt [LFV; SR 748.01] sowie Praxis des BAZL für die Auslegung der Gewerbsmässigkeit auf europäischer Ebene). Da ein Entgelt bezahlt wird, ist aber dennoch die Anwendbarkeit der Verordnung über den Lufttransport (LTrV; SR. 748.411) zu prüfen.

Für die Anwendbarkeit der LTrV muss die Beförderung entweder gegen Entgelt (lit. a) oder unentgeltlich von einem Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbewilligung ausgeführt werden (lit. b). Zur Frage, ob mit dem Entgelt jede geldwerte Leistung oder nur ein Gewinn gemeint ist, hat das Bundesgericht ausgeführt, dass das Kriterium „Gewinn“ zur Abgrenzung nicht geeignet ist, da auch von kommerziell tätigen Unternehmen Passagiere teilweise nicht kostendeckend befördert werden (BGer 4C.194/2000 vom 27.09.2000, E. 3d). Es kommt für die Entgeltlichkeit eines Fluges vielmehr auf das Bestehen eines Austauschverhältnisses zwischen der Leistung des Piloten und der Gegenleistung des Passagiers an. Dies ist dann anzunehmen, wenn die Leistung des Piloten im Hinblick auf die Gegenleistung des Passagiers erfolgt und nicht das gemeinsame Unternehmen eines Fluges im Vordergrund steht (BGer 4C.194/2000 vom 27.09.2000, E. 3d.). Auch ein nicht kostendeckender Flug kann gemäss Bundesgericht somit entgeltlich sein (BGer 4C.194/2000 vom 27.09.2000, E. 3f).

Während unter dem früheren Lufttransportreglement mit dem Ausstellen eines Flugscheines beim privaten entgeltlichen Passagiertransport noch eine Haftungslimitierung erzielt werden konnte, statuiert Art. 7 Abs. 1 LTrV nun grundsätzlich eine unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden unabhängig von der Art des Fluges und unabhängig von der Ausstellung eines Beförderungsscheins. Bis zu 113'100 Sonderziehungsrechten besteht eine Kausalhaftung, d.h. der Luftfrachtführer haftet bei Personenschäden auch ohne ein Verschulden. Erst über 113'100 Sonderziehungsrechten spielt das Verschulden des Luftfrachtführers, seiner Angestellten oder Beauftragten rechtlich eine Rolle.

Bei einem entgeltlichen Privatflug ist ein Beförderungsschein auszustellen. Allerdings wird die Haftung für Schäden aus Tod oder Körperverletzung der Reisenden damit nicht beschränkt (ein Merkblatt zum Beförderungsschein findet sich in Roland Müller, Recht der Luftfahrt, 13. Auflage, 2020, S. 264).

Bei einem unentgeltlichen Privatflug kommt die LTrV nicht zur Anwendung und die Haftung richtet sich nach dem Obligationenrecht (Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches, Fünfter Teil: Obligationenrecht, vom 30. März 1911; SR 220). Da bei unentgeltlichen privaten Flügen kein Beförderungsschein ausge-

stellt werden kann, empfiehlt es sich, von den Passagieren eine Verzichtserklärung unterzeichnen zu lassen. Mittels der Verzichtserklärung, verzichtet der Passagier auf allfällige Schadenersatz- und Genugtuungsforderungen im Zusammenhang mit dem bezeichneten Flug gegenüber dem Piloten, soweit dies nach Gesetz zulässig ist. Nur der Verzicht bezüglich leichter Fahrlässigkeit ist zulässig. Der Pilot haftet in jedem Fall für grobe Fahrlässigkeit, Eventualabsicht und Vorsatz (ein Beispiel für eine Verzichtserklärung findet sich in Roland Müller, Recht der Luftfahrt, 13. Auflage, 2020, S. 265).

Abgesehen davon, dass nicht alle Passagiere bereit sein dürften, eine Verzichtserklärung zu unterzeichnen, ist darauf hinzuweisen, dass diese gegenüber den Hinterbliebenen eines getöteten Passagiers im Hinblick auf Versorger- und Genugtuungsansprüche wirkungslos ist (Für weitere Ausführungen zur Haftung bei Privatflügen siehe Roland Müller, Recht der Luftfahrt, 13. Auflage, 2020, S. 257 ff).

Unabhängig von der Haftung gemäss der LTrV respektive dem Obligationenrecht wird in der LFV ein Versicherungsobligatorium des Luftfahrzeughalters statuiert. Gemäss Art. 132a Abs. 1 LFV beträgt die minimale Sicherstellung für Haftpflichtansprüche der Reisenden 250 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden. Bei nichtgewerbsmässigen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem Abfluggewicht bis zu 2700 kg durchgeführt werden, kann die minimale Sicherstellung unter diesem Betrag liegen, muss aber mindestens 113 100 Sonderziehungsrechte je Reisenden betragen. Entsprechend muss damit gerechnet werden, dass in Höhe dieser Summe, zumindest bei einem Verschulden des Piloten, ein Regress der Versicherung erfolgt.