

Kommandantenkurs

Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung des Kommandanten eines Luftfahrzeuges

Prof. Dr. iur. Roland Müller, Rechtsanwalt und Notar, Fluglehrer
Titularprofessor an den Universitäten St.Gallen und Bern

Folie 1

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller



Zielsetzungen der Schulung

- **Vorstellen der internationalen und nationalen Regelungen für Kommandanten von Luftfahrzeugen**
- **Hinweisen auf die relevanten Aufgaben und Kompetenzen eines Kommandanten**
- **Aufklären über die zivil- und strafrechtliche Verantwortlichkeit eines Kommandanten anhand von ausgewählten Gerichtsentscheiden**
- **Fragen im Zusammenhang mit Haftung und Versicherung der Kommandanten beantworten**

Folie 2

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller



Tagesprogramm

Zeit	Inhalt	Referent
08:00	Begrüßung / Ablauf der Schulung / Vorstellung der Unterlagen / Einführung in die Problematik	Roland Müller
08:15	Übersicht über die internationalen und nationalen Regulierungen für Kommandanten von Luftfahrzeugen	Roland Müller
09:30	Umsetzung der Normen durch betriebsinterne Regulierungen / Analyse des OM	Roland Müller
11:00	Kaffeepause	
11:15	Gerichtsfälle zur straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeit / Haftung des PIC als Arbeitnehmer	Roland Müller
12:15	Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherungen für Kommandanten	Roland Müller
12:45	Zusammenfassung / Klärung noch offener Fragen	Roland Müller

Folie 3

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Einführung in die Problematik



Grundsätzliche Fragestellungen

1. Braucht es einen Kommandanten in einem Luftfahrzeug?
2. Wer ist der Kommandant eines Luftfahrzeuges?
3. Welche Hauptaufgaben hat der Kommandant eines Luftfahrzeuges?
4. Wie haftet der Kommandant eines Luftfahrzeuges?

Antworten auf diese Fragen

- Einziger Pilot an Bord ist Kommandant
- Bezeichnung durch Halter/Besatzung
- Ohne Bezeichnung ist es:
 - der ranghöchste Pilot (Lizenzstufe)
 - der rangälteste Pilot (Lizenzwerb)
- Kein Kriterium sind Sitzplatz, Steuerführung, Flugstunden

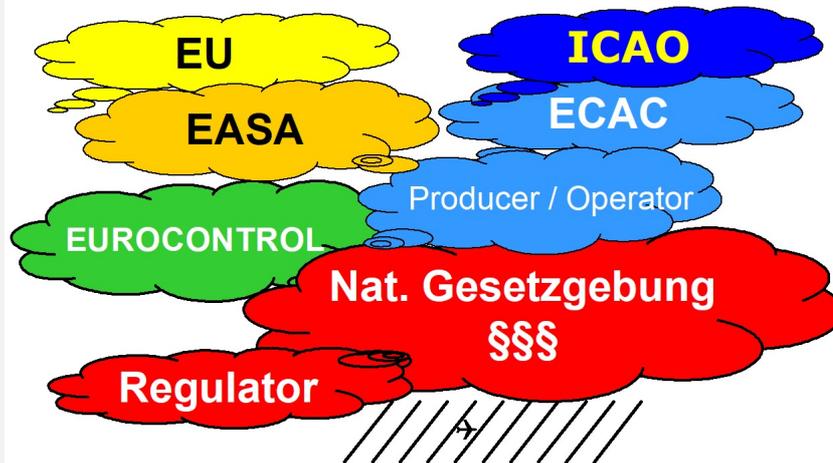
Folie 4

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Policy-Maker der Luftfahrt im Überblick



Folie 5

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Internationales und nationales Luftfahrt

Luftfahrt betrifft heute zur Hauptsache mehrere Staaten gleichzeitig. Internationale Regelungen sind deshalb im Luftrecht unumgänglich.

Nur ein Teil der internationalen Luftrechtsnormen steht über dem nationalen Recht und ist als supranationales Recht direkt anwendbar. Der andere Teil muss zuerst zur nationalen Gültigkeit in innerstaatliches Recht umgesetzt werden.

■ Supranationale Normen sind nur teilweise direkt anwendbar; soweit Normen nicht selfexecuting sind, müssen sie ins nationale Recht transformiert werden

Folie 6

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Problem der direkten Anwendbarkeit

Anwendbarkeit von ICAO Empfehlungen

Inwieweit sind ICAO Empfehlungen anwendbares Recht für Schweizer Flugbetriebsunternehmen?

Die ICAO Empfehlungen bilden zusammen mit dem übrigen schweizerischen Luftrecht eine Einheit. Sie sind deshalb von den Flugbetriebsunternehmen in der Schweiz zu kennen. Ob und wie weit solche Empfehlungen auf ein konkretes Flugbetriebsunternehmen anwendbar sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

■ ICAO Annex 1 - Personnel Licensing definiert unter der Ziff. 1.1 : "*Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.*"

Folie 7

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Verhältnis von ICAO-Normen zu EU-VO

Widerspruch zwischen ICAO- und EU-Normen

Mit der EASA hat die EU eine Agentur geschaffen, die über den nationalen Luftbehörden in der EU steht. Sie erlässt selbst keine Gesetze, sondern stellt Antrag auf Erlass von EU-Verordnungen.

Seit der Teilnahme der Schweiz an der EASA am 1.12.2006 gelten die entsprechenden Verordnungen als direkt anwendbares Recht.

Die Schweiz hat aber auch das Abkommen von Chicago ratifiziert, mit dem die ICAO geschaffen wurde. Diese erlässt selbst Normen, welche auch von den EU-Staaten zu berücksichtigen sind.

Damit stellt sich die Frage, welche Normen im Falle eines Widerspruchs Vorrang haben!

Folie 8

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

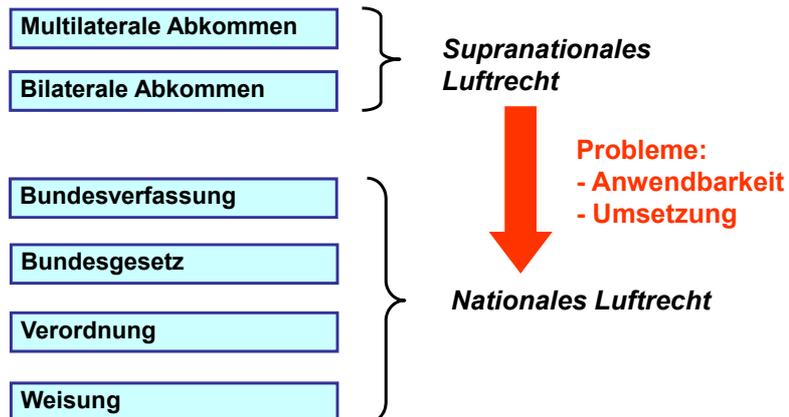
Englische Bezeichnung des Kommandanten

Vorrang von ICAO-Normen

Grundsätzlich gehen die weltweiten ICAO-Normen den nur europäisch geltenden EU-Verordnungen vor. In der Terminologie gibt es jedoch verschiedene Präzisierungen.

- In der EU-Verordnung 965/2012 der Kommission wird in Abweichung zum ICAO Annex 1 - Personnel Licensing unter M1 (96) bestimmt:
'pilot-in-command' means the pilot designated as being in command and charged with the safe conduct of the flight. For the purpose of commercial air transport operations, the 'pilot-in-command' shall be termed the 'commander'

Normenhierarchie im Luftrecht



Internationale Regulierungen mit PIC-Normen

- ICAO Annex 1 Personnel Licensing
- ICAO Annex 2 Rules of the Air
- ICAO Annex 6 Operation of Aircraft
- ICAO Annex 12 Search and Rescue
- ICAO Annex 17 Security
- ICAO DOC 4444 Procedures for Air Navigation Services
- ICAO DOC 7030 Regional Supplementary Procedures
- ICAO DOC 8168 Aircraft Operations
- Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (Tokio Abk.)
- EU VO 216/2008 (Basic Regulation)
- EU VO 965/2012 (Regulation Air Operations)
- EU VO 83/2014 (Duty Time Regulation)

Folie 11

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

ICAO Annex 1 Begriffsbestimmungen

1.1 Pilot-in-command:

The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

2.1.1.1

A person shall not act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aircraft in any of the following categories unless that person is the holder of a pilot licence issued in accordance with the provisions of this Chapter.

■ Übrige ICAO-Regelungen zum PIC in den Unterlagen

Folie 12

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

Übersicht ICAO Normen und EU Normen

Internationale Regelungen für Kommandanten von Luftfahrzeugen

Erlass	Artikel	Bestimmung
Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation (Personnel Licensing)	Art. 1.1	Pilot-in-command: The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
	Art. 2.1.1.1	A person shall not act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aircraft in any of the following categories unless that person is the holder of a pilot licence issued in accordance with the provisions of this Chapter
	Art. 2.1.4.1	A Contracting State having issued a pilot licence shall not permit the holder of such licence to act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aeroplane, an airship, a helicopter or a powered-lift unless the holder has received authorization as follows: a) the appropriate class rating specified in 2.1.3.1; or b) a type rating when required in accordance with the provisions of 2.1.3.2.
	Art. 2.1.10.1	A Contracting State, having issued pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as pilot-in-command of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the licence holders have attained their 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot where the other pilot is younger than 60 years of age, their 65th birthday.
Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation (Rules of the Air)	Art. 1	Pilot-in-command: The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
	Art. 2.3.1	The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the rules of the air, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

Abkommen von Tokio (SR 0.748.710.1)

Art. 6 Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten

1. Hat der Luftfahrzeugkommandant ausreichende Gründe für die Annahme, dass eine Person an Bord des Lfz. eine strafbare oder andere Handlung nach Art. 1 Abs. 1 begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, so kann er gegenüber dieser Person angemessene Massnahmen, einschliesslich Zwangsmassnahmen, treffen, die notwendig sind,
 - a) um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten;
 - b) um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrecht zu erhalten;
 - c) um es ihm zu ermöglichen, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben oder sie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Kapitels abzusetzen.

Abkommen von Tokio (SR 0.748.710.1)

Art. 6 Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten

2. Der Luftfahrzeugkommandant kann von anderen Besatzungsmitgliedern verlangen oder sie ermächtigen sowie Fluggäste auffordern oder ermächtigen, jedoch nicht von ihnen verlangen, ihn bei Zwangsmassnahmen gegen eine Person, der gegenüber er hierzu befugt ist, zu unterstützen. Besatzungsmitglieder und Fluggäste können auch ohne diese Ermächtigung angemessene vorbeugende Massnahmen treffen, wenn sie ausreichende Gründe für die Annahme haben, dass ein solches Vorgehen unmittelbar notwendig ist, um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Person oder Sachen an Bord zu gewährleisten.

Gliederung der EU VO 965/2012

- **ANNEX I – DEFINITIONS** for Annexes II to VIII
- **ANNEX II – PART-ARO**, Authority requirements for air operations
- **ANNEX III – PART-ORO**, Organisation requirements for commercial air operators and non-commercial air operators with complex motor-powered aircraft
- **ANNEX IV - PART-CAT (A,H)**, technical requirements for commercial air transport operations with aeroplanes and helicopters
- **ANNEX V - PART-SPA**, requirements for operations requiring a specific approval
- **ANNEX VI - PART-NCC**, technical requirements for non-commercial operations of complex motor-powered aircraft
- **ANNEX VII - PART-NCO**, technical requirements for non-commercial operations of other-than-complex motor-powered aircraft
- **ANNEX VIII - PART-SPO**, technical requirements for specific operations, including commercial and non-commercial operations

Nationale Regulierungen mit PIC-Normen

- LFG/Luftfahrtgesetz
- VRV-L (früher VVR) mit Übernahme SERA)
- VBR I/Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr
- VO über die Rechte und Pflichten des Kommandanten



Folie 17

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Betriebsinterne Umsetzung der PIC-Normen

Notwendigkeit eines OM

1. Gemäss EASA OPS Part-ORO (ORO.GEN.200) muss ein Luftfahrzeugbetreiber ein Management System implementieren und laufend den Anforderungen anpassen; dazu ist ein Organisation's Management Manual (OMM) zu erstellen
2. Das Operations Manual (OM) ist Bestandteil des OMM und beschreibt, wie die Flugoperationen durchgeführt werden; das frühere FOM wurde dadurch überflüssig
3. Ein OM enthält mindestens folgende vier Teile:
 - Part A: General/Basic
 - Part B: Aircraft operating matters
 - Part C: Commercial air transport operations
 - Part D: Training

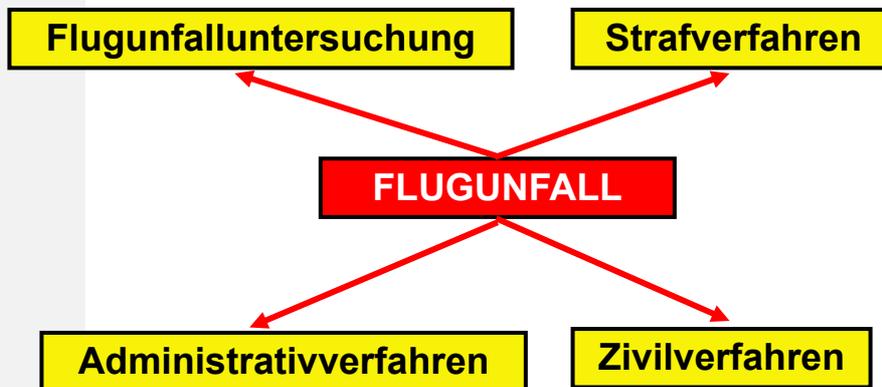
Folie 18

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Konsequenzen eines Flugunfalles



Folie 19

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Gerichtsfälle zur Haftung des Kommandanten

BGE 97 IV 169 vom 3. Dezember 1971

betreffend

Verurteilung des Kommandanten wegen fahrlässiger Tötung auf Grund von Benzinmangel

- Albert Müller, Chef Sektion Flugmaterial BAZL, absolvierte einen Fotoflug mit Passagier
- Als alleiniger Pilot an Bord war er Kommandant und somit verantwortlich für genügend Treibstoff
- Fehlmontage am Ablasshahn führte zu Benzinverlust
- Trotz korrekter Tankanzeige (immer mehr gegen Null) landete Müller nicht, sondern versuchte zum Flugplatz Bern zu fliegen
- 500m vom Flugplatz entfernt stürzte Helikopter ab, wobei der Passagier getötet wurde
- Bundesgericht bestätigt Verurteilung des Kommandanten zu einer bedingten Gefängnisstrafe von 8 Tagen

Folie 20

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Gerichtsfälle zur Haftung des Kommandanten

BGE 104 IV 49 vom 12. Mai 1978

betreffend

Verurteilung des Kommandanten wegen fahrlässiger Verursachung eines Flugunfalles

- Am 20. Februar 1972 flog die Dassault Falcon 20D HB-VCG der Fred-Air mit 3 Besatzungsmitgliedern und 2 Passagieren gewerbsmässig von Samedan nach Zürich und wieder zurück
- Der Kommandant des Flugzeuges konsultierte weder vor dem Hinflug nach Zürich noch vor dem Rückflug nach Samedan die Flugwetterprognosen wegen eigenen Wetterbeobachtungen
- Trotz geschlossener Wolkendecke auf 2700 bis 3000 m.ü.M. flog der Kommandant über den Julier im Sichtflug und stürzte in der Nähe des Silvaplanersees ab
- Das Bundesgericht bestätigte die Verurteilung auf Grund einer klaren Verletzung der Kommandantenpflichten

Folie 21

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Gerichtsfälle zur Haftung des Kommandanten

BGE 114 IV 168 vom 3. Oktober 1988

betreffend

Verurteilung des Kommandanten wegen Aussenlandung zu Ausbildungszwecken ohne Bewilligung

- Am 21. und 25. August 1986 sowie am 6. September 1986 absolvierte X. mit einem Helikopter in Ringlikon/ZH Aussenlandungen
- Zum Zeitpunkt der Flüge war X. Inhaber eines gültigen prov. Ausweises mit Kommandantenberechtigung jedoch ohne Bewilligung für Aussenlandungen
- An Bord war auch der Hubschrauberfluglehrer Z., weshalb X. davon ausging, es handle sich um Ausbildungsflüge
- Das Bundesgericht bestätigte die Verurteilung des Kommandanten auf Grund einer fehlenden Aussenlandebewilligung zu CHF 100 Busse, da keine Ausbildung vorlag

Folie 22

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Gerichtsfälle zur Haftung des Kommandanten

BGE 6B_779/2009 vom 12. April 2010

betreffend

Verurteilung des Kommandanten (pilot not flying) wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs

- Am 21. Oktober 2004 war X. Kommandant an Bord der DC-9-83 HB-INV betrieben durch die Helvetic Airways und agierte als pilot not flying (PNF); Y. war Copilot und pilot flying
- Bei anspruchsvollem Wetter erfolgte in Pristina (Kosovo) der Anflug nicht stabilisiert und beim Durchstart berührte der linke Flügel die Piste, wobei es zu Beschädigungen kam
- Der zweite Anflug aus der Gegenrichtung war erfolgreich und die Maschine konnte sicher landen
- Das Bundesstrafgericht befand X und Y. der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig und verurteilte X zu einer bedingten Busse von CHF 15'750 bzw. Y. zu CHF 13'000

Folie 23

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC  Foundation for Aviation Competence

Gerichtsfälle zur Haftung des Kommandanten

BGE 4C.195/2004 vom 7. September 2004

betreffend

Zivilrechtliche Verurteilung des Kommandanten wegen Beschädigung des Luftfahrzeuges (trotz fehlender Lizenz)

- Am 28. Mai 1989 entwendete ein Flughelfer ohne Pilotenlizenz den Helikopter seiner Arbeitgeberfirma und flog damit rund 20 Minuten (als alleiniger Pilot an Bord war er aber Kommandant)
- Bei der anschliessenden Landung in einem Blumenkohlfeld erlitt der Helikopter Totalschaden; die AG klagte einen Schaden von CHF 194'083 ein
- Aufgrund eines psychiatrischen Gutachtens wurde das Strafverfahren gegen den Flughelfer eingestellt; er bezieht heute eine volle Invalidenrente
- Der Pretore des Bezirksgerichtes Bellinzona schützte die Schadenersatzklage in Höhe von CHF 31'352 zzgl. Zinsen

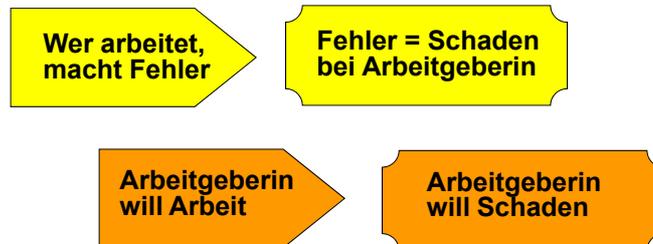
Folie 24

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC  Foundation for Aviation Competence

Problemstellung bei der Haftung des AN



■ Warum soll der Arbeitnehmer für Schäden aus seiner Arbeit haften, wenn der Arbeitgeber damit rechnen muss?

Gesetzliche Grundlagen der Haftung des AN

- Art. 41 ff. OR Haftung aus unerlaubter Handlung (kommt nur in Frage ausserhalb der Arbeitstätigkeit - wird nachfolgend weggelassen)
- Art. 97 ff. OR Haftung für Nichterfüllung der vertraglichen Verpflichtung, "sofern er nicht beweist, dass ihm keinerlei Verschulden zur Last falle" (auch Haftung für leichtes Verschulden!)
- Art. 321e Abs. 1 OR Haftung des AN für Schaden, den er absichtlich oder fahrlässig zufügt
- Art. 321e Abs. 2 OR Einschränkung der Haftung durch Vorgabe eines bestimmten Sorgfaltmassstabes (gemäss Art. 362 OR relativ zwingend!)

Voraussetzungen der Haftung eines AN

- **Schaden:**
 - keine zivilrechtliche Besonderheit (BGE 116 II 444)
 - Verjährung nach Art. 127 OR 10 Jahre, jedoch spätestens mit letztem Lohn (BGE 4C.146/2003)
- **Vertragsverletzung:**
 - Verletzung der Arbeits- oder Treuepflicht
- **Adäquater Kausalzusammenhang**
 - keine zivilrechtliche Besonderheit (BGE 4C.179/2002)
- **Verschulden:**
 - nach Sorgfaltsmassstab gemäss Art. 321e OR
 - Parlamentarische Initiative von NR Thanei zur Aufhebung der Haftung bei leichter Fahrlässigkeit wurde 1999 durch Kommission befürwortet, aber letztlich doch keine Änderung im Haftpflichtrecht

Folie 27

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC  Foundation
for Aviation
Competence

Zivilrechtliche und strafrechtliche Haftung

- **Neben der zivilrechtlichen Haftung kann auch eine strafrechtliche Haftung aus einer Pflichtverletzung des AN resultieren**
- **AG kann je nach Vertrag und Betriebsordnung verschiedene Disziplinar massnahmen aussprechen bis hin zur fristlosen Entlassung**
- **AG hat das Recht, Strafanzeige gegen den AN zu erstatten**
- **Eine strafrechtliche Verurteilung ist auch im Arbeitsrecht für den Zivilrichter nicht bindend**

Folie 28

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC  Foundation
for Aviation
Competence

Faustformel zur Haftung des Arbeitnehmers

Bei **leichter Fahrlässigkeit** kann von einer Maximalhaftung von **1 Monatslohn** ausgegangen werden - nur bei schadensgeneigter Arbeit entfällt allenfalls Haftung ganz!

Bei **mittlerer Fahrlässigkeit** kann von einer Maximalhaftung von **2 Monatslöhnen** ausgegangen werden - Leistungsfähigkeit des AN wird zusätzlich berücksichtigt!

Bei **grober Fahrlässigkeit** kann grundsätzlich von einer Haftung von **3 und mehr Monatslöhnen** ausgegangen werden - nur bei nachweisbarer Absicht ist i.d.R. eine volle Haftung des AN durchsetzbar!

Vgl. Roland Müller, Aktuelle Rechtsprechung zur Haftung des Arbeitnehmers, in: ArbR 2006

Folie 29

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Haftung nach Montrealer Übereinkommen

Private Flüge		Gewerbsmässige Flüge	
Unentgeltliche Flüge	Entgeltliche Flüge	Unentgeltliche Flüge	Entgeltliche Flüge
<p>Unbeschränkte Haftung nach OR mit dem ganzen Vermögen Geschädigter muss Verschulden beweisen Versicherungsobligat.</p> <p>Kein Beförderungsschein möglich, evtl. Verzichtserklärung</p>	<p>Unbeschränkte Haftung nach LTrV Verschuldensvermutung/Enthaftungsmöglichkeit Versicherungsobligat.</p> <p>Beförderungsschein (LTrV) mit Hinweis gem. LFV, Art. 100</p>	<p>Unbeschränkte Haftung gemäss Montreal Übereinkommen und der EU-Verordnung 785/2004. Bis SZR 128'821 Kausalhaftung, darüber unbeschränkte Verschuldenshaftung / 1 SZR = ca. CHF 1.4 / Versicherungsobligatorium gem. LFV mind. SZR 250'000 pro Pax-Sitz Vorauszahlung bei Tod/Verl. 16'000</p> <p>Bedingungen auf Beförderungsschein und Pax-Orientierung</p>	

Bei gewerbsmässigen Flügen haftet das Luftfahrtunternehmen als Luftfrachtführer

Folie 30

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation for Aviation Competence

Kläger bei Flugunfällen

- Passagiere und ev. Hinterbliebene
- Dritte mit erlittenem Schaden
- Reiseveranstalter
- Versicherungsgesellschaften
- Behörden (insbes. Luftfahrtbehörden)
- Kunden und Lieferanten
- Arbeitnehmer
- Gläubiger bei Gesellschaftskonkurs
- Aktionäre

■ Prozessfinanzierungsgesellschaften unterstützen Kläger!

Folie 31

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Versicherungsmöglichkeiten in der Luftfahrt

- Dritthaftpflichtversicherung
- Passagierhaftpflichtversicherung
- Einheitsdeckung (CSL)
- Kaskoversicherung
- Insassenunfallversicherung
- Übrige Luftfahrtversicherungen
- Director's and Officer's Insurance
- Rechtsschutzversicherung

■ Keine Versicherung möglich für die Tätigkeit als Arbeitnehmer!

Folie 32

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Versicherungsdeckungen / Abgrenzungen

Kaskoversicherung: Abdeckung des Eigenschadens mit limitierten möglichen Zusatzdeckungen für Folgeschäden

- Schadenabwicklung durch eigenen Versicherer ohne primäre Abklärung der Haftung; erledigt in kurzer Zeit.
- Zusatzdeckungen, wie: Einmietung von temporären Ersatzteilen; Einmietung von fremden Flugzeugen, Such- und Bergungskosten etc.

Haftpflichtversicherung: Abdeckung des Drittschadens am Boden oder an den Passagieren

- alle Ansprüche im Zusammenhang mit den gesetzlichen Ansprüchen sind abgedeckt, d.h. die direkten sowie die indirekten und unmittelbaren Schäden sind versichert
- keine Bereicherung; DOC (Direct Operating Costs) müssen abgezogen werden; bei mehreren haftpflichtigen Parteien müssen Vergleiche gefunden werden etc.

Folie 33

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Versicherungsmöglichkeiten für VR und GL

Versicherungen für Vermögensschäden

Berufshaftpflicht- versicherung

- nur für Anwälte, Treuhänder, Banker, Architekten, Aerzte, Versicherungsmakler (!)
- Zusatzversicherung
- selektive Versicherung
- nicht zwingend für VR- oder GL-Mitglieder
- günstige Versicherung

Director's and Officer's Insurance

- nur für Gesellschaften möglich, nicht jedoch für einzelne nat. Personen
- zwingend alle VR- und GL-Mitglieder versichert
- sehr teure Versicherung
- VN ist Gesellschaft und bezahlt Prämien

Folie 34

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Deckung durch eine D&O-Police

- Schaden und Kosten, welche den versicherten Verwaltungsräten und Managern überbunden werden
- Anwaltskosten und Expertisen welche im Zusammenhang mit der Klage entstehen
- Folgeschaden durch Massenentlassung und Sozialpläne
- Abwehr von ungerechtfertigten Ansprüchen
- Individuelle Deckungseinschlüsse (z.B. spezielle Transaktionen)

Folie 35

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC  Foundation
for Aviation
Competence

Keine Deckung durch D&O-Police

- Strafbare Handlungen und Unterlassungen (Gebühren, Bussen, Steuern, staatliche Nachforderungen, etc.)
- Körperschäden
- Umweltschäden
- Ehrverletzung
- Geldwäscherei
- Berufliche Tätigkeit (Beratung)
- Sozialabgaben
- Innenhaftung (Gesellschaft gegen Organe)
- Individuelle Deckungsausschlüsse (z.B. Finanztransaktionen im Konzern)

Folie 36

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC  Foundation
for Aviation
Competence

Auswahl einer Rechtsschutzversicherung

- Welche Kosten werden gedeckt?
- Weltweite Deckung?
- Obergrenze für Anwaltshonorar?
- Prämienhöhe kann stark divergieren :

Baloisedirect.ch:	150.60	DAS classic:	205.00
DAS basic:	165.00	AXA-ARAG	209.00
Fortuna-Generali:	165.00	Assista TCS	225.00
Groupe Mutuel:	174.60	Orion	231.00
Protekta:	200.00	Coop	235.00

Quelle: www.comparis.ch

Negatives Beispiel Rechtsschutzversicherung

- Pilot hat ein Rechtsproblem, das sofortige und rechtlich korrekte Reaktion erfordert (Protest gegen Kündigung wegen Lizenzverlust)
- Umgehende telefonische Meldung an Rechtsschutzversicherung und Mandatierung eines spezialisierten Anwaltes, der das Protestschreiben erstellt
- Entscheid der Rechtsschutzversicherung erst nach zweieinhalb Wochen (Begründung: Ferien des Sachbearbeiters)
- Keine Kostengutsprache mit der Begründung, dass der Anwalt vor einer schriftlicher Meldung mandatiert worden sei und dass die versicherungsinternen Anwälte (keine Spezialisten!) den Fall auch behandelt hätten

Positives Beispiel Rechtsschutzversicherung

- Ein Pilot fliegt versehentlich in den Airspace A von London ein, aber ohne jemanden zu gefährden
- Üblicherweise führt dies zu einer Busse und einem Ausweisentzug
- Pilot wendet sich an einen auf Luftrecht spezialisierten Anwalt, der umgehend eine Stellungnahme abgibt und mit der englischen CAA verhandelt
- Statt einer Busse gibt es nur eine Verwarnung und entsprechend auch keinen Ausweisentzug
- Die Rechtsschutzversicherung zahlt anstandslos die Kosten von rund CHF 3'500 für den Anwalt!

Folie 39

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence

Zusammenfassung und Empfehlungen

- Aufgaben des Kommandanten sind extrem vielfältig
- Ständige Weiterbildung ist für Kommandanten unerlässlich
- Mut zu Fragen und zu kritischer Haltung ist notwendig
- Informationen einholen und Dokumente aktualisieren
- Bei Flugunfällen ist Hauptproblem das Strafrecht
- Risikomanagement / früh genug Berater konsultieren
- Rechtsschutzversicherung zumindest offerieren lassen

Folie 40

www.ffac.ch

Prof. Dr. Roland Müller

FFAC Foundation
for Aviation
Competence