

Universität St. Gallen
Hochschule für Wirtschafts-, Rechts- und Sozialwissenschaften
und Internationale Beziehungen

Der Kommandant eines Luftfahrzeuges - Qualifikation, Funktion und Verantwortung

Master-Arbeit

Referent: Prof. Dr. Roland Müller

Eingereicht am 20-11-2017

Vorgelegt von:

Fiammetta Bernasconi

Im Geren 1

8902 Urdorf

E-mail: fiammetta.bernasconi@student.unisg.ch

Tel.: +41 (0)79 474 08 36

Immatrikulationsnummer: 09-605-254

Inhaltsverzeichnis

<i>Literaturverzeichnis</i>	<i>VI</i>
<i>Abbildungsverzeichnis</i>	<i>XI</i>
<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	<i>XII</i>
I. Einleitung	1
A. Problemstellung	1
B. Zielsetzung	1
C. Methodik	2
D. Begriffsbestimmungen	2
1. Luftfahrzeug	2
2. Gewerbsmässigkeit	3
3. Berufspilot	3
4. Besatzung	3
5. Passagiere	3
6. Kommandant	3
E. Abgrenzungen	3
II. Allgemeiner Theoretischer Teil	4
A. Einführung	4
B. Rechtsquellen	4
1. Internationale Rechtsquellen	4
a) Überblick	4
b) Öffentliches Recht	4
c) Privatrecht	7
2. Supranationale Rechtsquellen	8
3. Nationale Rechtsquellen	9
a) Öffentliches Recht	9
b) Privatrecht	10
C. Die Rechtsstellung des Kommandanten	10
1. Überblick	10
2. Begriff und Bestimmung	11

a)	Allgemeines	11
b)	Sonderfall Cruise Relief Pilot (CRP).....	12
c)	Sonderfall TCAS	12
3.	Qualifikation	13
a)	Ausbildung	13
b)	Aufrechterhaltung der Lizenz	13
4.	Funktion	14
a)	Betriebssicherheit („Safety“)	14
i)	Allgemeines	14
ii)	Flugvorbereitung	15
iii)	Flugdurchführung.....	17
(1)	Passagiere und Besatzung	17
(2)	Luftfahrzeug.....	19
(3)	Flug- und Dienstzeiten	19
iv)	Notfälle	20
b)	Äussere Sicherheit („Security“)	21
i)	Allgemeines	21
ii)	Zutritt zum Cockpit	22
iii)	Supranationale Gesetzgebung - CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 4 - 6 .	22
iv)	Internationale Gesetzgebung - Das Tokioter Abkommen	23
(1)	Regelungsgegenstand	23
(2)	Befugnisse des Kommandanten	24
(3)	Kritik am Tokioter Abkommen	25
(4)	Rechtsprechung zum Tokioter Abkommen	26
(5)	Das Montrealer Protokoll von 2014	28
c)	Melde- und Dokumentationsaufgaben	29
i)	Allgemeines	29
ii)	Zivilstandsfälle	29
iii)	Notlandungen und Unfälle	30
iv)	Verbrechen und Vergehen	30
v)	Meldepflicht nach Verordnung (EU) Nr. 376/2014	31

vi)	Keine Meldepflicht nach Verordnung (EU) Nr. 1321/2014	32
d)	Die Bordgewalt und weitere Weisungsbefugnisse	33
i)	Allgemeines	33
ii)	Bordgewalt über Passagiere	33
iii)	Befehlsgewalt über Besatzung	33
iv)	Verfügungsgewalt über Fracht	34
v)	Weisungsbefugnisse aus dem Arbeitsvertrag	34
5.	Haftung des Flugkommandanten	37
a)	Allgemeines	37
b)	Vertragliche Haftung	37
i)	Haftungsvoraussetzungen	37
ii)	Reduktionsgründe	38
iii)	Haftungsumfang	39
c)	Ausservertragliche Haftung	40
d)	Rechtsprechung zur zivilrechtlichen Haftung	41
e)	Haftung nach dem Verantwortlichkeitsgesetz	43
f)	Strafrechtliche Haftung	43
i)	Tatbestände	43
ii)	Rechtsprechung zur strafrechtlichen Haftung	44
D.	Problembereiche	46
1.	Standortanalyse	46
2.	Haftungssituation	46
3.	Tokioter Abkommen	47
E.	Folgerungen aus dem theoretischen Teil	48
III.	Besonderer Praktischer Teil	49
A.	Übersicht über die empirische Studie	49
1.	Untersuchungsziele	49
2.	Untersuchungszielgruppen	49
3.	Datenerhebungsmethodik	50
4.	Untersuchungsgrenzen	50
B.	Ergebnisse aus der qualitativen Studie	51

1.	Standortanalyse	51
2.	Haftungssituation	52
3.	Tokioter Abkommen	53
4.	Rechtsschutzversicherung	54
C.	Ergebnisse aus der quantitativen Studie	55
1.	Rücklaufquote	55
2.	Umfrageteilnehmer	56
3.	Standortanalyse	56
4.	Haftungssituation	57
5.	Rechtsschutzversicherung	59
D.	Folgerungen aus dem praktischen Teil	59
IV.	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	60
A.	Zusammenfassung	60
B.	Handlungsempfehlungen für die Praxis	60
Anhänge		
A1	Verzeichnis der Gesprächspartner	63
A2	Interviewfragen	64
A3	Fragebogen	65
A4	Übersicht über die Änderungen (EU) Nr. 83/2014	68

Literaturverzeichnis

Bücher

- ABEYRATNE, RUWANTISSA, *Air Security Law*, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg, 2010.
- ABEYRATNE, RUWANTISSA, *Air Navigation Law*, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg, 2012.
- BÄRTSCHI, PHILIP & STEIGER, MARTIN, *Erlassammlung Luftrecht - Ausgewählte Erlasse aus dem nationalen, europäischen und internationalen Luftrecht der Schweiz unter Einschluss von EASA und JAR*, Stämpfli Verlag AG, Bern, 2007.
- DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International B.V., Alphen aan den Rijn, 2006.
- EMMEL, FRANK, *Art. 321e OR*, in: *CHK - Handkommentar zum Schweizer Privatrecht*, HUGUENIN, CLAIRE, MÜLLER-CHEN, MARKUS (HRSG.), Ausgabe 3, Schulthess Juristische Medien AG, 2016, S. 38 - 42
- HAVEL, BRIAN F. & SANCHEZ, GABRIEL S., *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, New York, 2014.
- KAMMINGA MENNO S., *The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation*, Martinus Nijhoff, Den Haag, 1953.
- MEIER, KURT, *Die Berücksichtigung des Berufsrisikos bei der Haftung des Arbeitnehmers*, in: *Schriften zum Schweizerischen Arbeitsrecht (SSA)*, REHBINDER, MANFRED (HRSG.), Heft 4, 1978.
- MEILI, KATJA, *Grundlagen und Grundsätze der Luftfahrthaftpflicht*, Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen, 2014.
- MILDE, MICHAEL, *Essential Air and Space Law - International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Third Edition, The Hague, 2016.
- MÜLLER, ROLAND & WITTMER, ANDREAS, *Auswirkungen supranationaler Regulierungen in der Luftfahrt*, Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen, 2009.
- MÜLLER, ROLAND, *Verbindlichkeit von JAR- und EASA-Regelungen für die Schweiz*, S. 35 - 51 (zit. Müller, R., 2009).
- MÜLLER, ROLAND & SCHMID, OLIVIER, *Organisationen und Normen der Luftfahrt*, S. 15 - 34 (zit. Müller, R. & Schmid, O., 2009).
- NEUHAUS, ANDREA & BUHOLZER, PATRICIA, *Arbeitszeitvorschriften in der gewerbsmässigen Luftfahrt*, Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen, 2013.

RIEDI, SEVERIN, *Die technischen Normen der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) - Völkerrechtliche Bedeutung und Umsetzung der Standards, Recommended Practices und PANS ins schweizerische Recht*, Stämpfli Verlag AG, Bern, 2015.

SCHWENK, WALTER & GIEMULLA, ELMAR, *Handbuch des Luftverkehrsrechts*, Carl Heymanns Verlag, Köln, 2013.

WITTMER, ANDREAS, BIEGER, THOMAS & MÜLLER, ROLAND, *Aviation Systems: Management of the Integrated Aviation Value Chain*, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg, 2011.

Zeitschriften

CAMPBELL, JORDAN, *Get off My Plane: The Need for Extreme Deference to Captains and Crews on International Flights under the Tokyo Convention of 1963*, in: *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 77, 2012, S. 367 - 402.

HANLAN, YOLANDE J., *Eid v. Alaska Airlines, Inc.: The Great Divide*, in: *Issues in Aviation Law & Policy*, Vol. 11, Issue 3, 2012, S. 479 - 500.

KNAUTH, ARNOLD W., *The Aircraft Commander in International Law*, in: *Journal of Air Law and Commerce*, Vol 14, Issue 2, Spring 1947, S. 157 - 169.

LESHEM, MOSHE, *Court Analyzes the Elements of Air Carriers Immunity Under the Tokyo Convention 1963: Zikry v. Air Canada*, in: *Air & Space Law*, Vol. 32, Issue 3, June 2007, S. 220 - 224.

MÜLLER, ROLAND, *Aktuelle Rechtsprechung zur Haftung des Arbeitnehmers*. in: *Mitteilungen des Instituts für Schweizerisches Arbeitsrecht (ArbR)*, Stämpfli Verlag AG, Bern, 2006, S. 1 - 18.

SWERDLOW, AARON B., *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, in: *Issues in Aviation Law and Policy*, Vol. 10, Issue 1, Autumn 2010, S. 105 - 144.

Internetquellen

Beförderungsbestimmungen der Swiss International Airlines Ltd., abgerufen (zuletzt am 11. November, 2017, 12:45) von <https://www.swiss.com/ch/de/rechtliches/befoerderungsbestimmungen>.

GIESECKE, CHRISTIAN, *Unruly Passengers and Passenger Rights - a Legal Perspective on handling Unruly Behaviour taking into Account the Rights of Passengers*, Thesis for the fulfillment of the requirements of the degree of L.L.M., August 2001, abgerufen (zuletzt

am 7. November 2017, 15:54) von http://digitool.library.mcgill.ca/R/?func=dbin-jump-full&object_id=32800&local_base=GEN01-MCG02.

List of Parties to the Montreal Protocol (Siehe ICAO-Doc. A39-WP/139), abgerufen (zuletzt am 9. November, 2017, 13:34) von https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf (zit. List of Parties).

NEMSICK, JUDITH R., *Trump Administration Could Ratify Montreal Protocol 2014 Addressing Unruly Airline Passengers*. 20. Januar 2017, abgerufen (zuletzt am 7. November, 2017, 17:44) <https://www.hklaw.com/publications/trump-administration-could-ratify-montreal-protocol-2014-addressing-unruly-airline-passengers-01-20-2017/>.

POUNIAN, STEVEN R. & GREEN JUSTIN T., *What Is an Airline's Legal Authority To Police Its Passengers?* in: New York Law Journal, 16 Juni 2011, abgerufen (zuletzt am 8. November, 2017, 15:21) von <http://www.kreindler.com/Publications/NYLJ-Article-06162011.pdf>.

SCHÜRER, ANDREAS, *Freispruch für Fluglotsen, Kritik für Skyguide*. in: Neue Zürcher Zeitung, 7. Dezember 2016, abgerufen (zuletzt am 14. November 2017, 12:34) von <https://www.nzz.ch/zuerich/bezirksgericht-buelach-freispruch-fuer-fluglotsen-kritik-fuer-skyguide-ld.133199>.

Vorträge

MÜLLER, ROLAND, *Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung des Kommandanten eines Luftfahrzeuges*, Schulung Helvetic Airways AG, 13. Januar 2017 (zit. Müller, R., 2017)

Weitere Materialien

ICAO-Doc. A39-WP/139 Assembly — 39th Session — Legal Commission — Promotion of the Protocol to amend the Convention on Offenses and certain other Acts committed on Board Aircraft done at Montreal on 4 April 2014 (Montreal Protocol 2014) (zit. ICAO-Doc A39-WP/139)

Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der

- Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG
(zit. (EG) Nr. 216/2008).
- Verordnung (EU) Nr. 965/2012 Verordnung der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates
(zit. (EU) Nr. 965/2012).
- Verordnung (EU) Nr. 376/2017 Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission
(zit. (EU) Nr. 376/2017).
- Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Verordnung der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäss der VO (EG) Nr. 216/2008 (zit. (EU) Nr. 1178/2011).
- Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (zit. (EU) Nr. 1321/2014).

- Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme (zit. (EU) Nr. 1332/2011).
- Verordnung (EU) Nr. 83/2014 Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission vom 29. Januar 2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (zit. (EU) Nr. 83/2014).
- Verordnung (EU) Nr. 923/2012 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (zit. (EU) Nr. 923/2012).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Mängel des gesetzlichen Regelwerks	57
Abb. 2: Erschwerende Faktoren der Tätigkeit als Kommandant,.....	58
Abb. 3: Tabelle 1	68
Abb. 4: Tabellarische Darstellung der höchstzulässigen Flugzeit (Akklimatisiert)	69
Abb. 5: Tabellarische Darstellung der höchstzulässigen Flugzeit	69
(unbekannter Zustand)	
Abb. 6: Tabellarische Darstellung der höchstzulässigen Flugzeit	70
(unbekannter Zustand mit Ermüdungsrisikomanagement)	

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
ACAS	Airborne Collision Avoidance System
ADS	Automatic Dependence Surveillance
AFM	Aircraft Flight Manual
AIP	Aeronautical Information Publication
ArbR	Mitteilungen des Instituts für Schweizerisches Arbeitsrecht
Art.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BGE	Bundesgerichtsentscheid
bspw.	Beispielsweise
BVGE	Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts
bzw.	Beziehungsweise
bzgl.	Bezüglich
CDL	Configuration Deviation List
CHK	Handkommentar zum Schweizerischen Privatrecht
ChÜ	Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Übereinkommen), SR 0.748.0
CITEJA	Comité International Technique d' Experts Juridiques Aériens
CRP	Cruise Relief Pilot
CS	Certification Specifications
Doc	Document
EASA	European Aviation Safety Agency
E.	Erwägung
EU	Europäische Union
EG	Europäische Gemeinschaft
f.	Folgende
ff.	Fortfolgende
Fn	Fussnote

FOM	Flight Operations Manual, Flugbetriebshandbuch
ibid.	ibidem, an gleicher Stelle
ICAO	International Civil Aviation Organization
inkl.	Inklusive
IFR	Instrument Flight Rules
IR	Instrument Rating
i.V.m.	In Verbindung mit
LFG	Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz), SR 748.0
LFV	Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung), SR 748.01
lit.	Litera
LTrV	Verordnung vom 17. August 2005 über den Lufttransport, SR 748.411
LVA	Luftverkehrsabkommen
MEL	Minimum Equipment List
MÜ	Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, SR 0.748.411
OM	Operations Manual, Flugbetriebshandbuch
OR	Bundesgesetz vom 30. März 1911 betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht), SR 220
PANS	Procedures for Air Navigation Services
Rz.	Randziffer
s.	Siehe
S.	Seite
SFO	Senior First Officer
SR	Systematische Rechtssammlung, Systematische Sammlung des Bundesrechts
SSA	Schriften zum Schweizerischen Arbeitsrecht
Stv.	Stellvertretender

SUPPs	Regional Supplementary Procedures
TCAS	Traffic Collision Avoidance and Alert System
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBR I	Verordnung des UVEK vom 23. November 1973 über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr, SR 748.127.1
VFR	Visual Flight Rules
VG	Bundesgesetz vom 14. März 1958 über die Verantwortlichkeit des Bundes sowie seiner Behördemitglieder und Beamten (Verantwortlichkeitsgesetz, VG), SR 170.32
VKL	Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges, SR 748.225.1
VO	Verordnung
VVR	Verordnung des UVEK vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, SR 748.121.11
Vol.	Volume, Band
vs.	Versus
WP	Working Paper
z.B.	Zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
zit.	Zitiert

I. Einleitung

A. Problemstellung

Solange ein Luftfahrzeug sich im Flug befindet, sind die Personen und die Fracht in der Maschine von der Aussenwelt abgeschnitten. Ein polizeiliches Eingreifen ist unmöglich und die sichere Durchführung und Vollendung der Reise liegt in der Hand der Piloten. Darüber hinaus ist der Betrieb eines Luftfahrzeuges mit Gefahren verbunden, die es erfordern können, dass Entscheidungen ohne Verzug getroffen werden müssen. Entsprechend liegt nahe, dass ein Mitglied dieser kurzzeitigen Gemeinschaft funktionell und formell die Befehlsgewalt und die Verantwortung für das gesamte Unterfangen haben muss. Diese Verantwortung trägt jeweils der verantwortliche Luftfahrzeugführer, d.h. der Kommandant. Vor dem Hintergrund der Bedeutung dieser Position, stellt sich die Frage, wie die rechtliche Stellung des Kommandanten im gesetzlichen Regelwerk ausgestaltet ist.

Die betreffenden Bestimmungen sind zahlreich und unübersichtlich über verschiedene Regulierungsebenen verstreut, wodurch ein schnelles Zurechtfinden sich schwer gestaltet. Darüber hinaus sind die Ermessensspielräume, die dem Kommandanten gewährt werden, gross und seine persönliche Haftung in Schadensfällen nicht ausgeschlossen. Es stellt sich daher die Frage, ob die Kommandanten adäquat rechtsschutzversichert sind.

B. Zielsetzung

Primär soll in dieser Arbeit die rechtliche Stellung des Kommandanten übersichtlich dargestellt und erläutert werden. Es soll abgeklärt werden, welche Regelungen auf internationaler und nationaler Ebene auf die Kommandanten in der Schweiz Anwendung finden, wie diese zu interpretieren sind und wo gegebenenfalls Lücken, Unklarheiten oder gar Widersprüche bestehen. In einem ersten Schritt soll somit gewissermassen eine Standortanalyse stattfinden, wobei vor allem diejenigen Problembereiche genauer betrachtet werden, die in der Praxis von hoher Relevanz sind. Für die Akteure der gewerbsmässigen Luftfahrt, namentlich für die Kommandanten selber, soll somit ein Nachschlagewerk entstehen.

Des Weiteren beschäftigt sich diese Arbeit auch mit dem Kommandanten als Haftungssubjekt, sowohl im internationalen als auch im nationalen Recht. In diesem Zusammenhang sollen die Möglichkeiten einer persönlichen Haftung des Kommandanten erforscht werden. Sodann soll abgeklärt werden, ob die Kommandanten adäquat rechtsschutzversichert sind.

C. Methodik

Um diese Ziele zu erreichen werden im theoretischen Teil dieser Arbeit zunächst alle relevanten Bestimmungen thematisch präsentiert. Dabei wird auch die vorhandene Literatur und Rechtsprechung berücksichtigt. Gegebenenfalls werden in diesem Zusammenhang auch ausländische Entscheide in die Analyse einbezogen.

Aus diesen Betrachtungen sollen in der Folge die zentralen Problembereiche herausgearbeitet werden, die im praktischen Teil der Arbeit mithilfe einer empirischen Studie überprüft und geklärt werden sollen. Der Blick in die Praxis ist unverzichtbar, um festzustellen, ob und in welchen Bereichen die bestehenden Bestimmungen zu kurz greifen oder anderweitig ihre Ziele verfehlen.

Die empirische Studie gliedert sich in zwei Teile. In einer qualitativen Studie werden zunächst Interviews mit verschiedenen Ansprechpartnern aus der Luftfahrt geführt, dabei unter anderem auch Berufspiloten mit juristischer Grundausbildung. Dadurch soll eine Expertensichtweise auf die Problembereiche dargestellt werden, wobei versucht wird, daraus unmittelbar auch Lösungsansätze abzuleiten. Eine quantitative Studie adressiert darüber hinaus die Kommandanten mittels eines Fragebogens direkt und soll erörtern, wo aus deren Sicht in der Praxis Schwierigkeiten und Stolpersteine bei der Ausübung ihrer Tätigkeit bestehen.

Die aus den theoretischen und praktischen Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse werden in der Folge zusammengefasst und Handlungsempfehlungen für die Praxis formuliert.

D. Begriffsbestimmungen

1. Luftfahrzeug

Unter einem Luftfahrzeug wird in dieser Arbeit ein Fluggerät verstanden, das sich durch Einwirkungen der Luft, jedoch ohne Wirkung der Luft gegen den Boden, in der Atmosphäre halten kann.¹ Dabei werden in dieser Arbeit ausschliesslich Flugzeuge als Luftfahrzeuge bezeichnet. Diese sind mit eigener Kraft angetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind und ihren Auftrieb hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhalten, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben.²

¹ Art. 1 Abs. 2 LFG.

² VBR I, Begriffsbestimmungen.

2. Gewerbsmässigkeit

Der Begriff der Gewerbsmässigkeit in dieser Arbeit richtet sich nach Art. 100 Abs. 1 LFV:

„Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn:

- a. für sie in irgendeiner 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.“*

Der Begriff der Gewerbsmässigkeit liefert in der Praxis zahlreiche Auslegungsprobleme.³ Da das BAZL allerdings aus praktischen Gründen an der Definition gemäss LFV festhält⁴, wird in dieser Arbeit diese als Grundlage genommen.

3. Berufspilot

Unter einem Berufspiloten wird in dieser Arbeit ein Pilot verstanden, der als Kommandant berufstätig ist und diesen Beruf in einem gewerbsmässigen Betrieb ausübt.

4. Besatzung

Unter der Besatzung werden alle Personen verstanden, die vom Flugbetriebsunternehmer bestimmt sind, während der Flugzeit Aufgaben in einem Luftfahrzeug zu erfüllen.⁵

5. Passagiere

Alle Insassen (natürlichen Personen) eines Flugzeuges, die nicht Besatzungsmitglieder sind, sind Passagiere.⁶

6. Kommandant

Auf den Begriff des Kommandanten wird in Kapitel II. C. 2. a) näher eingegangen.

E. Abgrenzungen

Diese Arbeit betrachtet die rechtliche Stellung der Kommandanten im gewerbsmässigen Luftverkehr in der Schweiz. Dabei wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass diese in einem Arbeitsverhältnis zu einem Luftfahrtunternehmen stehen, die eine Betriebsbewilligung im Sinne von Art. 27 LFG haben. Berücksichtigt werden entsprechend namentlich die für die Schweiz anwendbaren Staatsverträge und die nationalen Rechtsquellen.

³ Buholzer, P. & Neuhaus, A., 2013, S. 5.

⁴ Ibid., S. 6.

⁵ VBR I, Begriffsbestimmungen.

⁶ Buholzer, P. & Neuhaus, A., 2013, S. 9.

II. Allgemeiner Theoretischer Teil

A. Einführung

Im Folgenden soll in einem ersten Schritt ein Überblick über die vertraglichen und gesetzlichen Grundlagen gegeben werden, welche die rechtliche Stellung des Flugkommandanten regeln. Diese Übersicht ist wichtig, weil die relevanten Bestimmungen in Bezug auf vorliegende Thematik sowohl breitgefächert als auch unübersichtlich weit verstreut sind.

In einem zweiten Schritt wird die rechtliche Stellung des Flugkommandanten jeweils mit Verweis auf die relevanten Normen im Einzelnen detailliert betrachtet und durchleuchtet. Dabei wird ebenso die relevante internationale Rechtsprechung, sowie jene der Schweiz betrachtet und analysiert. Die Ausführungen sollen dazu dienen, die erste Zielsetzung dieser Arbeit zu erfüllen und eine Standortanalyse im Hinblick auf die rechtliche Stellung des Flugkommandanten zu machen.

Die vorangegangene Analyse soll es in einem dritten Schritt ermöglichen, die Problembereiche der rechtlichen Stellung des Flugkommandanten zu identifizieren und klarzustellen.

Schlussendlich zieht die Autorin aus dem theoretischen Teil einige Schlussfolgerungen, welche anschliessend im praktischen Teil der Arbeit überprüft werden sollen.

B. Rechtsquellen

1. Internationale Rechtsquellen

a) Überblick

Auf internationaler Ebene sind für die rechtliche Stellung des Flugkommandanten namentlich zwei Konventionen von Bedeutung: das Chicagoer Übereinkommen (inkl. Anhänge) und das Tokioter Abkommen. Die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens sind für den Flugkommandanten im Sinne dieser Arbeit nur beschränkt relevant, wie nachfolgend dargelegt wird.

b) Öffentliches Recht

Im Rahmen der Gründung der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) tritt 1947 das Chicago Übereinkommen (ChÜ) in Kraft⁷, nachdem es von 26 Staaten ratifiziert

⁷ Die Schweiz hat das Abkommen am 6 Februar 1947 ratifiziert. Am 4. April 1947 trat es in Kraft.

worden war.⁸ Das ChÜ stellt die völkerrechtliche Grundlage für die internationale Zivilluftfahrt dar und regelt die elementaren Rechte und Pflichten der Mitgliedsstaaten im Zusammenhang mit der Luftfahrt.⁹ Es besteht aus einer Präambel und einem Vertragstext, sowie 19 Anhängen („Annexes“).¹⁰ Dabei stellen die Bestimmungen des ChÜ primäres ICAO-Recht dar, welches unmittelbar durch die Ratifikation des Übereinkommens entsteht.¹¹ Wesentliche operative Bestimmungen sind auf der Ebene des sekundären ICAO-Rechts zu finden.¹² Dies sind namentlich die folgenden:

- die Richtlinien¹³ (auch „Standards“),
- die Empfehlungen („Recommended Practices“),
- die Verfahren für Luftfahrtendienste („Procedures for Air Navigation Services“, PANS) und
- die Regionalen Zusatzverfahren („Regional Supplementary Procedures“, SUPPs).¹⁴

Die ersten beiden zusammen sind auch als „Standards and Recommended Practices“ (SARPs), „rules“, „regulations“ und „coordinated measures“ bekannt.¹⁵ Sie stellen die Anhänge des ChÜ dar¹⁶ und werden zwar gestützt auf Art. 37 Abs. 2 des ChÜ erlassen, bilden aber nicht einen integrierten Bestandteil davon.¹⁷ Die SARPs stellen Maximum- und Minimalanforderungen dar, welche von den Mitgliedstaaten nicht über- bzw. unterschritten werden sollten.¹⁸

Die Richtlinien erlangen ebenso wie die Verfahren gegenüber Mitgliedstaaten Geltung, wenn der betreffende Mitgliedstaat von seinem „opting-out“ Recht nach Art. 38 ChÜ keinen

⁸ Riedi, S., 2015, S. 10.

⁹ Ibid., S. 11.

¹⁰ Ibid., S. 12.

¹¹ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 25.

¹² Ibid., S. 25.

¹³ Bzw. „Normen“ in BVGE 2009/62, E. 4.2.

¹⁴ Des Weiteren sind auf internationaler Ebene auch Dokumente (Docs) und Working Papers (WP) wichtig für die internationale Zusammenarbeit, wobei ihnen keine rechtliche Bindungswirkung zukommt (Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 26 & 27).

¹⁵ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 26.

¹⁶ BVGE 2009/62, E. 4.2.

¹⁷ Riedi, S., 2015, S. 12, ebenso BVGE 2009/62, E. 4.3.1.

¹⁸ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 27.

Gebrauch macht.¹⁹ Sie können im Allgemeinen anhand folgender Einleitung identifiziert werden: „The contracting states *shall* ...“.²⁰ Die Einhaltung der Richtlinien wird aus Gründen der Sicherheit und der Regulierung der nationalen Flugsicherung als notwendig erachtet.²¹ Damit wird ein Mindestmass an Sicherheit definiert.²²

Dahingegen müssen Empfehlungen nicht zwingend erfüllt werden, sondern die Mitgliedstaaten müssen sich nur bemühen, im Einklang mit dem Übereinkommen gewisse wünschenswerte Spezifikationen anzustreben.²³ Aus Gründen der Sicherheit sowie der Regulierung und Effizienz der internationalen Flugsicherung wird die Einhaltung der Empfehlungen als wünschbar erachtet.²⁴ Die Empfehlungen beginnen üblicherweise mit der Formulierung „The contracting states *may*...“.²⁵

Die Anhänge des ChÜs enthalten eine Reihe einschlägiger Bestimmungen, welche die Verantwortlichkeiten des Flugkommandanten betreffen, weswegen sich die Frage stellt, ob sie innerstaatlich verbindlich und direkt anwendbar sind. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Richtlinien, bzw. die Normen auf nationaler Ebene dann direkt anwendbar sind und ihre Adressaten direkt verpflichten oder berechtigen, wenn sie hinreichend klar und bestimmt sind.²⁶ Sodann sind sie auch in Bezug auf weniger strenges Landesrecht völkerrechtlich zwingend.²⁷ Empfehlungen müssen jedoch im Landesrecht zuerst umgesetzt werden, um eine bindende Wirkung in der Rechtsanwendung zu entfalten.²⁸ Darüber hinaus werden die technischen Anforderungen an die Luftfahrt von der EU für ihre Mitgliedstaaten erarbeitet.²⁹

¹⁹ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 26, ebenso BVGE 2009/62, E. 4.2.1.

²⁰ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 26.

²¹ BVGE 2009/62, E. 4.2.1.

²² Ibid., E. 4.2.1.

²³ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 26.

²⁴ BGE 2009/62, E. 4.2.2.

²⁵ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 26.

²⁶ BVGE 2009/62, E. 4.3.2.

²⁷ BVGE 2009/62, E. 4.3.2.

²⁸ BGE 2009/62, E. 4.3.3.

²⁹ Riedi, S., 2015, S. 399.

Entsprechend sind diese in der Regel aufgrund des bilateralen Lufverkehrsabkommens (LVA) zwischen der Schweiz und der EU auch für die Schweiz anwendbar.³⁰

Die folgenden Anhänge des ChÜ enthalten für den Kommandanten relevante Bestimmungen:

- Anhang 1
- Anhang 2
- Anhang 6
- Anhang 12
- Anhang 17

Sodann enthalten auch die folgenden Docs Bestimmungen zum Kommandanten:

- ICAO Doc 4444
- ICAO Doc 7030
- ICAO Doc 8168

Des Weiteren ist auf internationaler Ebene das Tokioter Abkommen von 1963 zu erwähnen, welches in der Praxis für den Flugkommandanten wohl die grösste Relevanz haben dürfte. Es war das erste und wichtigste Abkommen, das einen international vereinheitlichten Standard für die Handhabung von strafrechtlich relevanten Handlungen an Bord eines Luftfahrzeuges etablierte.³¹ Das Tokioter Abkommen wurde von der Schweiz am 21. Dezember 1970 ratifiziert und trat am 21. März 1971 in Kraft. Die Bestimmungen des Tokioter Abkommens sind in der Schweiz direkt anwendbar, da es sich um einen Staatsvertrag und damit um völkerrechtliches „hard law“ handelt.

c) Privatrecht

Im internationalen Privatrecht ist im Zusammenhang mit der rechtlichen Stellung des Luftfahrzeugführers heutzutage insbesondere das Montrealer Übereinkommen (MÜ) von 1999 von Bedeutung. Das MÜ trat in der Schweiz am 5. September 2005 in Kraft und regelt nebst anderen Bereichen insbesondere auch die Haftung des Luftfrachtführers für die bei der Beförderung entstandenen Personen- und Sachschäden.³² Es ist auf die gewerbsmässig durchgeführte Beförderung durch ein Luftfahrtunternehmen anwendbar, unabhängig davon ob

³⁰ Riedi, S., 2015, S. 399. Die Schweiz hat am 21. Juni 1999 mit der EU ein bilaterales Luftverkehrsabkommen unterzeichnet, welches am 1. Juni 2002 in Kraft trat.

³¹ Swerdlow, A., 2010, S. 111.

³² Meili, K., 2014, S. 21.

diese entgeltlich ist.³³ Unabdingbare Voraussetzung für die Anwendbarkeit des MÜ ist hingegen das Vorliegen eines Beförderungsvertrags.³⁴

Der Pilot eines gewerbmässigen Fluges im Sinne dieser Arbeit zählt zu den Leuten des Luftfrachtführers gemäss dem MÜ.³⁵ Somit richtet sich die Haftung für diesen grundsätzlich nicht nach dem MÜ, sondern nach dem innerstaatlichen Recht, im Falle der Schweiz also nach dem Obligationenrecht (OR).³⁶ Sofern der Pilot allerdings in Ausführung seiner Verrichtungen handelt, kann er sich auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen des MÜ stützen.³⁷ Wenn er den Schaden indessen nachweisbar absichtlich oder leichtfertig verursacht hat, finden diese Bestimmungen, ausser bei der Frachtbeförderung, ausnahmsweise keine Anwendung.³⁸

2. Supranationale Rechtsquellen

Das Luftverkehrsabkommen mit der europäischen Gemeinschaft (LVA) brachte für die Schweiz eine Erweiterung und Vereinheitlichung der Luftverkehrsrechte auf europäischer Ebene.³⁹ Die Schweiz wird im Bereich des Luftrechts durch die Bilateralen Verträge so gestellt, als wäre sie der EU/EG beigetreten (als-ob-Status).⁴⁰

Das EU/EG-Recht lässt sich wie das internationale Recht auch in primäres und sekundäres Gemeinschaftsrecht unterteilen.⁴¹ Dabei gehören die Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft zum primären Gemeinschaftsrecht.⁴² Verordnungen und Richtlinien gehören dahingegen zum sekundären Gemeinschaftsrecht.⁴³ Die EU kann als „supranationale“ Organisation Verordnungen erlassen, die für ihre Mitgliedstaaten und deren Staatsangehörige

³³ Meili, K., 2014, S. 25.

³⁴ Havel, B. & Sanchez, G. S., 2014, S. 282, ebenso Meili, K., 2014, S. 25.

³⁵ Meili, K., 2014, S. 66.

³⁶ Meili, K., 2014, S. 67.

³⁷ Art. 30 Abs. 1 MÜ; Art. 2 lit. 1 LTrV.

³⁸ Art. 30 Abs. 2 MÜ; Art. 2 lit. 1 LTrV.

³⁹ Bärtschi, P. & Steiger, M., 2007, S. XXVII.

⁴⁰ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 30

⁴¹ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 28.

⁴² Ibid., S. 28.

⁴³ Ibid., S. 28.

direkt verbindlich und anwendbar sind.⁴⁴ Die Umsetzung in nationales Recht ist weder notwendig noch zulässig.⁴⁵ Im Gegensatz dazu können Richtlinien nur ausnahmsweise unmittelbare Wirkung gegenüber den Bürgern entfalten, weil das nationale Recht richtlinienkonform ausgelegt werden muss.⁴⁶

Im supranationalen Luftrecht gibt es grundsätzlich drei Normebenen, wobei auf oberster Ebene die EASA Verordnungen stehen, gefolgt von den Durchführungsverordnungen und den Zulassungsspezifikationen („Certification Specifications“, CS).⁴⁷

Für die Rechtsstellung des Kommandanten sind auf europäischer Ebene namentlich folgende Bestimmungen relevant:

1. Verordnung (EG) Nr. 216/2008
2. Verordnung (EU) Nr. 965/2012
2. Verordnung (EU) Nr. 376/2017
3. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011
3. Verordnung (EU) Nr. 1321/2014
4. Verordnung (EU) Nr. 1332/2011
5. Verordnung (EU) Nr. 83/2014
6. Verordnung (EU) Nr. 923/2012

3. Nationale Rechtsquellen

a) Öffentliches Recht

Das Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG) bildet aufgrund der in Art. 87 der Bundesverfassung formulierten umfassenden Bundeskompetenz den Rahmenerlass für das schweizerische Luftrecht.⁴⁸ Dieses wird durch einige Verordnungen des Bundesrates konkretisiert und umgesetzt.⁴⁹

Dabei sind drei Verordnungen auf nationaler Ebene von grösster Bedeutung im Hinblick auf die rechtliche Stellung des Kommandanten. Die Verordnung über die Verkehrsregeln für

⁴⁴ Havel, B. & Sanchez, G. S., 2014, S. 24, ebenso Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 28.

⁴⁵ Müller, R. & Schmid, O., 2009, S. 28.

⁴⁶ Ibid., S. 29.

⁴⁷ Ibid., S. 29.

⁴⁸ Bärtschi, P. & Steiger, M., 2007, S. XXIII.

⁴⁹ Ibid., S. XXIV.

Luftfahrzeuge (VVR) regelt ergänzend zur Verordnung (EU) Nr. 923/2012 die Verkehrsregeln im Luftraum der Schweiz⁵⁰, die für alle Piloten in der Schweizer Luftraum anwendbar sind.⁵¹ In dieser Verordnung wird namentlich vorgeschrieben, dass für alle Luftfahrzeuge im Luftraum der Schweiz das schweizerische Luftrecht gilt.⁵² Die Verkehrsregeln der Schweiz müssen auch in Schweizer Luftfahrzeugen über fremdem Hoheitsgebiet angewendet werden, wenn das jeweilige ausländische Recht keine anders lautenden zwingenden Bestimmungen kennt.⁵³ Für den gewerbsmässigen Betrieb von Luftfahrzeugen gilt ausserdem die Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I). Schlussendlich ist für den Flugkommandanten vor allem auch die Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (nachfolgend VKL) relevant.

b) Privatrecht

Sodann sind auf nationaler Ebene auch die Bestimmungen des Obligationenrechts zu beachten, welche namentlich in Bezug auf den Arbeitsvertrag zwischen Luftfahrtunternehmer und Flugkommandant⁵⁴, aber ebenso in Bezug auf den Beförderungsvertrag zwischen Passagier Luftfahrtunternehmer und Passagier⁵⁵ von Relevanz sind.

C. Die Rechtsstellung des Kommandanten

1. Überblick

Im folgenden Unterkapitel sollen nun sowohl die Voraussetzungen zur Qualifikation als Flugkommandant, die Aufgaben- und Autoritätsbereiche als auch die Haftungssituation des Flugkommandanten sauber aufgelistet und übersichtlich dargestellt werden. Dabei wird jeweils auf obige Rechtsquellen Bezug genommen. Wie bereits erwähnt erarbeitet die EU die ICAO Normen für ihre Mitgliedstaaten.⁵⁶ Im Interesse der Übersichtlichkeit soll daher im Folgenden nur vereinzelt Bezug auf die ICAO- Anhänge genommen werden.

⁵⁰ Art. 1 lit. b VVR, Art. 2 VVR.

⁵¹ Bärtschi, P & Steiger, M., 2007, S. XXVIII.

⁵² Ibid., S. XXVIII.

⁵³ Ibid., S. XXVIII.

⁵⁴ Dieser richtet sich nach den Art. 319 ff. OR.

⁵⁵ Dieser wird in der Schweiz nach vorherrschender Auffassung als Auftrag qualifiziert, wobei auch die Qualifikation als Werkvertrag oder Vertrag sui generis vertreten wird (Meili, K., 2014, S. 61).

⁵⁶ Siehe Kapitel II. B. 1. b).

2. Begriff und Bestimmung

a) Allgemeines

Es gibt in den relevanten Rechtsquellen, die zur Bestimmung des Kommandanten im Einzelfall dienen und verschiedene Definitionen für den Kommandanten liefern. Grundsätzlich kann der Kommandant⁵⁷ als derjenige Pilot bezeichnet werden, der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist⁵⁸ und dem das Kommando für einen konkreten Flug übertragen wurde.⁵⁹ Er ist für den Betrieb und die Sicherheit⁶⁰, sowie für die Führung⁶¹ des Luftfahrzeuges verantwortlich. Ebenso ist er für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtstücke verantwortlich.⁶²

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie sich im Einzelfall bestimmt, wer der Kommandant an Bord ist. Die VKL regelt diese Frage auf nationaler Ebene in Art. 3. Dabei dürfte für die gewerbliche Luftfahrt im Sinne dieser Arbeit vor allem relevant sein, dass im Falle mehrerer Piloten an Bord der Halter des Luftfahrzeuges dazu verpflichtet ist, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als seinen Stellvertreter zu bezeichnen. Sofern kein Kommandant an Bord bezeichnet wurde, stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten dem ranghöchsten und rangältesten der Besatzung an Bord zu.⁶³ Nach der VKL muss für jeden Flug ein Pilot als Kommandant bezeichnet werden, der während der Flugzeit in Übereinstimmung mit der Verordnung verantwortlich ist.⁶⁴ Auch nach (EU) Nr. 965/2012 ORO.FC.105 lit. a) i.V.m. Absatz 8.e von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist ein Pilot der Flugbesatzung, der als verantwortlicher Pilot gemäß Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 qualifiziert ist, vom Betreiber als verantwortlicher Pilot/Kommandant zu benennen.

⁵⁷ Bzw. der verantwortliche Pilot, pilot-in-command (PIC) in den Anhängen zum ChÜ, aircraft commander im Tokioter Abkommen, Flugkommandant oder Kommandant in dieser Arbeit.

⁵⁸ ChÜ, Annex I, Art. 1 Abs. 1, ebenso Annex II, Art. 1 und (EU) 965/2012, Anhang I, Ziff. 108.

⁵⁹ (EU) Nr. 965/2012, Anhang I, Ziff. 108.

⁶⁰ Art. 1 VVR.

⁶¹ Art. 1 VBR I.

⁶² Verordnung (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 1.c.

⁶³ Art. 3 VKL.

⁶⁴ Art. 9.2.2.1 VBR I.

b) Sonderfall Cruise Relief Pilot (CRP)

Die Aufteilung der Funktionen im Cockpit bereiten im gewerblichen Luftverkehr kaum Zweifel.⁶⁵ Alleine die Tatsache, dass auf Langstreckenflügen teilweise gesetzlich vorgesehene Ruhepausen gemacht werden müssen und daher der Kommandant seine Funktion zeitweise an einen anderen dazu qualifizierten Piloten⁶⁶ delegiert, stellt eine Besonderheit dar.⁶⁷ Dabei ist diese Situation so geregelt, dass kein „change of command“ stattfindet und auch die Verantwortung vollumfänglich beim Kommandanten bleibt.⁶⁸ Dies aufgrund des Umstandes, dass er jederzeit erreichbar ist und seine Aufgaben wahrnehmen kann.⁶⁹ Da es faktisch allerdings zu einer Übertragung der Befehls-, der Bord- und der Verfügungsgewalt kommt, stellt sich die Frage, inwieweit dieses „Vertretungsmodell“ gerechtfertigt ist.⁷⁰

c) Sonderfall TCAS

Schwenk und Giemulla (2013) weisen des Weiteren auf ein mögliches Sonderproblem hin: der Umgang des verantwortlichen Luftfahrzeugführers mit Traffic Collision Alert and Avoidance Systems (TCAS-Gerät) und Airborne Collision Alert and Avoidance Systems (ACAS-Gerät).⁷¹ Sie führen aus, dass es aus verschiedenen Gründen problematisch wäre, wenn Piloten unbedingt und umgehend einer TCAS-Gerät Anweisung folgen müssten, dass dies aber in der „Diskussion“ bisweilen zu hören sei.⁷²

Tatsächlich muss der Pilot bei einem Widerspruch der Anweisungen der Flugverkehrskontrolle und TCAS-Gerät denjenigen des TCAS-Geräts⁷³ folgen.⁷⁴ Allerdings nur, wenn dies die Sicherheit des Luftfahrzeuges nicht bedroht⁷⁵. Darüber hinaus kann der Kommandant in

⁶⁵ Schwenk, W. & Giemulla, E., 2013, S. 361.

⁶⁶ Verordnung (EU) Nr. 965/2012, ORO.FC.A.201, lit. a) regelt die Bedingungen zur rechtmässigen Delegation der Durchführung des Fluges.

⁶⁷ Schwenk, W. & Giemulla, E., 2013, S. 361.

⁶⁸ Ibid., S. 361.

⁶⁹ Ibid., S. 361.

⁷⁰ Ibid., S. 361.

⁷¹ Ibid., S. 362.

⁷² Ibid., S. 362.

⁷³ Dabei ist anstelle von TCAS- von ACAS II-Geräten die Rede.

⁷⁴ (EU) Nr. 1332/2011, AUR.ACAS.2005, Ziff. 2, lit. a).

⁷⁵ Ibid., AUR.ACAS.2005, Ziff. 2., lit. a).

jedem Fall gemäss CAT.GEN.MPA.105 Ziff. 3 zur Gewährleistung der Sicherheit alle dafür geeigneten Massnahmen ergreifen, woraus folgt, dass er auch von der Befolgung einer entsprechenden Anweisung gegebenenfalls absehen kann⁷⁶, wenn er es für notwendig hält. Wenn der Kommandant während dem Flug einer ACAS-Anweisung nachgekommen ist, muss er der zuständigen Behörde darüber Bericht erstatten.⁷⁷

3. Qualifikation

a) Ausbildung

Die Voraussetzungen für den Einsatz eines Kommandanten auf einer bestimmten Strecke sind in Art. 9.6.4.2 der VBR I geregelt. Der Flugbetriebsunternehmer hat namentlich sicherzustellen, dass er über ausreichend Kenntnisse verfügt oder die nötigen Unterlagen besitzt, um sich innert nützlicher Frist ausreichende Kenntnisse zu verschaffen.

ORO.FC.205 a) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 regelt den Inhalt des Kommandantenlehrgangs für den Flugzeugbetrieb. Die Vorgaben bzgl. der Schulung des vom Betreiber als Kommandanten bezeichneten Piloten richten sich darüber hinaus auch nach ORO.FC.105 lit. b) und c).

b) Aufrechterhaltung der Lizenz

Der zum Einsatz als Kommandant notwendige Befähigungsausweis ist für zwölf Monate gültig, von dem Tag an gerechnet, an dem der Pilot letztmals als Flugbesatzungsmitglied auf der betreffenden Strecke eingesetzt wurde.⁷⁸

Ein Kommandant darf nach Art. 9.6.2. VBR I als Pilot auf IFR- und VFR-Flügen nur dann eingesetzt werden, wenn er auf dem betreffenden Luftfahrzeugmuster in den letzten 90 Tagen wenigstens drei Starte und drei Landungen durchgeführt hat.⁷⁹ Der Flugbetriebsunternehmer ist dafür verantwortlich sicherzustellen, dass diese Vorgabe eingehalten wird.

Als Kommandant bei Nacht darf ein Pilot nur eingesetzt werden, wenn er mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters absolviert hat oder wenn er eine IR besitzt.⁸⁰

⁷⁶ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.105, lit. b).

⁷⁷ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.105, lit. c).

⁷⁸ Art. 9.6.4.4 VBR I.

⁷⁹ Ebenso (EU) Nr. 1178/2011 FCL.060, lit. b), Ziff. 1).

⁸⁰ (EU) Nr. 1178/2011 FCL.060, lit. b), Ziff. 2), i) & ii).

4. Funktion

a) Betriebssicherheit („Safety“)

i) Allgemeines

Der Luftfahrzeugführer wird im internationalen Recht grundsätzlich alleine für die sichere Operation seines Luftfahrzeuges verantwortlich gemacht.⁸¹ Sobald er das Flugzeug betritt und bis er dieses am Ende des Flugs verlässt, ist er für die Sicherheit aller Besatzungsmitglieder und Fluggäste sowie der gesamten Fracht an Bord verantwortlich.⁸² Darüber hinaus ist er für den Betrieb und die Sicherheit des Luftfahrzeugs verantwortlich bei Flugzeugen ab dem Moment, in dem das Flugzeug bereit zum Rollen vor dem Start ist, bis es am Ende des Flugs zum Stillstand kommt und die als Hauptantrieb benutzten Triebwerke ausgeschaltet sind.⁸³ In Art. 6 der VKL wird die Funktion des Kommandanten folgendermassen umschrieben:

„Der Kommandant hat im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, der Weisungen des Halters eines Luftfahrzeuges und der anerkannten Regeln der Luftfahrt alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren.

In Notfällen hat der Kommandant alle zum Schutze des Lebens, des Luftfahrzeuges und der Ladung unmittelbar erforderlichen Massnahmen zu treffen.“

Dabei ist er für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich.⁸⁴ Er ist unabhängig davon, ob er die Steuer führt oder nicht, verantwortlich dafür, dass das Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit den Verkehrsregeln betrieben wird.⁸⁵ Er darf von diesem Grundsatz nur abweichen, wenn er es aus Gründen der Sicherheit als notwendig erachtet.⁸⁶

⁸¹ Abeyratne, R., 2012, S. 73.

⁸² (EU) Nr. 965/2012, CAT.GEN.MPA.105, lit. a), Ziff. 1.

⁸³ (EU) Nr. 965/2012, CAT.GEN.MPA.105, lit. a), Ziff. 2.

⁸⁴ Art. 7 VKL.

⁸⁵ Art. 8 VVR.

⁸⁶ Art. 8 VVR.

Im Folgenden soll dargelegt werden, wie der Kommandant obiger Verantwortung nachzukommen hat und die einzelnen Bestimmungen, welche die Funktion des Kommandanten umschreiben, sollen übersichtlich präsentiert werden.

ii) Flugvorbereitung

Der Kommandant ist dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung auf den Flug und die Übernahme des Luftfahrzeuges durch die Besatzung den bestehenden Vorschriften entsprechen.⁸⁷ VBR I Art. 4.11.1.1 regelt, unter welchen Bedingungen ein Flug durchgeführt werden darf und dient in diesem Abschnitt als Struktur für die Darstellung der Aufgaben des Kommandanten im Rahmen der Flugvorbereitung.

Ein Flug darf nicht begonnen werden, bevor die Flugvorbereitungsunterlagen erstellt sind und sich der Kommandant vergewissert hat, dass

- a. das Luftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist;
- b. die für den Flug nach den Bestimmungen des Abschnittes 6 [der VBR I] vorgeschriebene Ausrüstung eingebaut und ausreichend ist;
- c. für das Luftfahrzeug eine gültige Unterhaltsbescheinigung (Maintenance release) vorliegt;
- d. die Gewichte und die Schwerpunktlagen des Luftfahrzeuges innerhalb der im AFM festgelegten Grenzen liegt (load sheet)
- e. die Ladung so verteilt und befestigt ist, dass die Flugsicherheit gewährleistet ist;
- f. die Flugleistungs- und Betriebsgrenzen nach Abschnitt 5 [der VBR I] während des vorgesehenen Fluges eingehalten werden können;⁸⁸
- g. der Betriebsflugplan nach Ziff. 4.11.2. erstellt ist und die Bedingungen nach den Ziff. 4.11.3 - 4.11.6 [der VBR I] erfüllt sind.⁸⁹

Um sich zu vergewissern, dass das Flugzeug zum Verkehr zugelassen ist, hat der Kommandant beispielsweise sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug ordnungsgemäss registriert ist und dass sich die entsprechenden Zeugnisse an Bord befinden.⁹⁰ Der

⁸⁷ Art. 4 VKL.

⁸⁸ Dabei hält Abschnitt 5 der VBR I unter 5.1. fest, dass ein Flug nur dann durchgeführt werden darf, wenn sichergestellt ist, dass alle veröffentlichten Verfahren unter den gegebenen Flugbedingungen eingehalten werden können.

⁸⁹ Eine sehr detaillierte Fassung aller abzuklärender Umstände findet sich in (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA. 175, lit. b).

⁹⁰ (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 2.a.3.

Kommandant ist dafür verantwortlich, dass sich die vorgeschriebenen Papiere an Bord des Luftfahrzeuges befinden, sowie dass die vorgeschriebenen Bordbücher ordnungsgemäss geführt werden.⁹¹ Er hat diese Unterlagen und Dokumente auf Verlangen einer von einer Behörde bevollmächtigten Person innerhalb einer angemessenen Zeit vorzulegen.⁹²

Abschnitt 6 der VBR I hält fest, welche Ausrüstung auf einem Flugzeug vorhanden sein muss, um lufttüchtig zu sein und ebenso dass es die Verantwortung des Flugbetriebsunternehmers ist, im flight operations manual (FOM) festzulegen, unter welchen Bedingungen ein Flug durchgeführt oder weitergeführt werden kann, wenn einzelne Instrumente, Systeme oder Teile der Luftfahrzeugausrüstung nicht mehr bestimmungsgemäss verwendet werden können.⁹³

Bevor er einen Flug antritt muss sich der Kommandant mit allen dafür massgebenden und verfügbaren Unterlagen vertraut machen.⁹⁴ Bei IFR-Flügen müssen insbesondere die neusten verfügbaren Wetterinformationen⁹⁵ sorgfältig geprüft werden, ebenso muss ein Ausweichplan und eine genügende Treibstoffreserve⁹⁶ vorgesehen sein, für den Fall dass der Flug nicht wie geplant beendet werden kann.⁹⁷ Darüber hinaus muss der Flugbetriebsunternehmer dafür sorgen, dass der Kommandant alle unentbehrlichen Angaben über die Such- und Rettungsdienste in den überflogenen Gebieten an Bord zur Verfügung hat.⁹⁸

In Bezug auf die Beladung des Flugzeuges hat der Kommandant vor dem Abflug unterschriftlich zu bestätigen, dass er in die Berechnungen des load sheets Einsicht

⁹¹ Art. 5 VKL. Der Halter des Luftfahrzeuges kann den Kommandanten von diesen Aufgaben allerdings auch entlasten.

⁹² (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.190.

⁹³ Die Entscheidung darüber, ob ein Luftfahrzeug mit fehlender Ausrüstung angenommen werden kann, richtet sich gemäss (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 11 nach der Konfigurationsabweichungsliste (CDL) oder der Mindestausrüstungsliste (MEL).

⁹⁴ Art. 8 VVR.

⁹⁵ Zu den Wetterbedingungen s. auch (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.265, lit. a), ebenso CAT.OP.MPA.300.

⁹⁶ Der Kommandant muss sich davon überzeugen, dass die geplanten Mengen an Kraftstoff und Öl mitgeführt werden, um den Flug unter den zu erwartenden Betriebsbedingungen sicher durchzuführen ((EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.260).

⁹⁷ Art. 8 VVR.

⁹⁸ Art. 3.7 VBR I.

genommen hat.⁹⁹ Die für die Beladung zuständige Person bestätigt durch ihre Unterschrift, dass die Ladung und deren Verteilung mit den dem Kommandanten vorgelegten Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage übereinstimmen.¹⁰⁰

Ebenso ist ein Betriebsflugplan zu erstellen, welcher vom Kommandanten überprüft und unterzeichnet werden muss.¹⁰¹ Dieser Flugdurchführungsplan muss auf der Grundlage von Erwägungen bzgl. der Luftfahrzeugleistung, anderweitiger Betriebsbeschränkungen und der einschlägigen voraussichtlichen Bedingungen auf der Strecke und auf den betreffenden Flugplätzen oder Einsatzorten festgelegt werden.¹⁰²

Eine Vorflugkontrolle gemäss den Anforderungen von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 muss durchgeführt werden.¹⁰³ Dabei ist der Kommandant nicht dazu verpflichtet, diese selbst zu unternehmen, sondern er muss nur sicherstellen, dass sie gemacht wurde.

Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 7. hat der Kommandant darüber hinaus auch sicherzustellen, dass die Passagiere über die Lage der Notausstiege sowie über die Unterbringung und den Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung unterrichtet werden. Er hat dafür zu sorgen, dass die erforderliche Notausrüstung für den sofortigen Gebrauch leicht zugänglich ist.¹⁰⁴

iii) Flugdurchführung

(1) Passagiere und Besatzung

Der Kommandant hat dafür zu sorgen, dass bei Start, Landung und während des Rollens, ebenso wie dann, wenn er es aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, jeder Fluggast auf seinem Platz sitzt und (auch bei Mehrfachbelegung eines Sitzes) ordnungsgemäss gesichert ist.¹⁰⁵ Ebenso müssen das gesamte Gepäck und alle Ausrüstungsgegenstände in entsprechenden Fällen auch gesichert sein, wovon sich der Kommandant zu vergewissern

⁹⁹ Art. 4.10.3.5 VBR I.

¹⁰⁰ (EU) Nr. 965/2012 CAT.POL.MAB.105.

¹⁰¹ Art. 4.11.2.1 VBR I.

¹⁰² (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.175, lit. a).

¹⁰³ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 12 i.V.m. (EU) Nr. 1321/2014 M.A.201, lit. d).

¹⁰⁴ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a), Ziff. 13.

¹⁰⁵ (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 3.a.3., ebenso (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.225, Ziff. 1 & 2.

hat.¹⁰⁶ Der Betreiber hat grundsätzlich dafür zu sorgen, dass sich keine Person im Flug in einem Bereich des Luftfahrzeuges aufhält, der nicht für die Unterbringung von Personen vorgesehen ist.¹⁰⁷ Der Kommandant kann dies allerdings im Zusammenhang mit sicherheitsrelevanten Massnahmen oder wenn für den betreffenden Bereich der Aufenthalt während des Flugs vorgesehen ist, zeitweilig gestatten.¹⁰⁸

Es fällt nach Verordnung (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.240 auch in den Aufgabenbereich des Kommandanten sicherzustellen, dass an Bord nicht geraucht wird. Rauchen an Bord ist generell nur zulässig, wenn es die Sicherheit nicht gefährdet (lit. a) und am Boden nur dann, wenn der Betreiber Verfahren festgelegt hat, um die Risiken während des Bodenbetriebs zu senken (lit. c). Auf keinen Fall darf während dem Be- oder Enttanken des Luftfahrzeuges geraucht werden (lit. b), ebenso wenig in Frachträumen (lit. e) und in Fluggastbereichen, in denen Sauerstoff verabreicht wird (lit. f).

Sofern der Flug mit einer erweiterten Besatzung durchgeführt wird, ist der Kommandant für die Zuteilung der Arbeitsplätze zuständig.¹⁰⁹ Er kann die Führung des Luftfahrzeuges in diesem Zusammenhang einem dazu befugten Piloten übertragen.¹¹⁰

Der Kommandant hat die Befugnis, den Flugbesatzungsmitgliedern soweit nötig zu gestatten, den Arbeitsplatz kurz zu verlassen, allerdings muss ein Pilotensitz immer besetzt sein.¹¹¹

Er hat dafür zu sorgen, dass alle Betriebsverfahren und Klarlisten in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch sichergestellt werden¹¹² und dass die Besatzungsmitglieder während kritischer Flugphasen keine Tätigkeiten ausüben, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges erforderlich sind.¹¹³

Wenn die Kabinendruckhöhe länger als 30 Minuten mehr als 10 000 Fuss beträgt oder wenn sie mehr als 13 000 Fuss beträgt, hat der Kommandant sicherzustellen, dass

¹⁰⁶ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.230.

¹⁰⁷ EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.165.

¹⁰⁸ Ibid., lit. a) & b).

¹⁰⁹ Art. 9.2.2.3 VBR I.

¹¹⁰ Art. 9.2.2.2 VBR I.

¹¹¹ Art. 4.12.4.2 VBR I.

¹¹² So bspw. auch, dass Arzneimittel nur von entsprechend qualifiziertem Personal verabreicht werden ((EU) Nr. 965/2012 CAT.IDE.A.225).

¹¹³ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 8 & 9.

Flugbesatzungsmitglieder, die eine für die sichere Flugdurchführung wesentliche Aufgabe wahrnehmen, ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen.¹¹⁴

(2) Luftfahrzeug

Sodann ist er dafür zuständig, während dem Flug die festgelegten Mindestflughöhen nicht zu unterschreiten, wenn dies nicht für Start oder Landung notwendig ist oder bei einem Sinkflug gemäss den von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren erfolgt.¹¹⁵ Der Kommandant ist für das ordnungsgemässe Betreiben des Flugschreibers verantwortlich.¹¹⁶

Es obliegt darüber hinaus nach (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.280 auch dem Kommandanten sicherzustellen, dass die Überprüfung der Kraftstoffmengen während des Flugs in regelmässigen Abständen erfolgt. Er hat entsprechend dieser Bestimmung einen Notfall zu erklären, wenn die Kraftstoff-Endreserve unterschritten wird.

Bei einer gefährlichen Annäherung an den Boden hat der Kommandant oder der steuernde Pilot für sofortige Abhilfe zu sorgen, um sichere Flugbedingungen herzustellen.¹¹⁷

Die Befugnisse und Vorgehensweise des Kommandanten beim Instrumentenflug richten sich nach (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.305 und CAT.OP.MPA.245.

Das Flugzeug muss vor dem Start von jeglichen Ablagerungen befreit werden, die sich ungünstig auf die Flugleistung oder die Steuerbarkeit des Luftfahrzeuges auswirken könnten, es sei denn es wäre bspw. gemäss Flughandbuch zulässig, dies zu unterlassen.¹¹⁸ Dabei ist namentlich auf das Enteisungsverfahren („de-icing“) hinzuweisen, welches besonders hohe Wichtigkeit hat. Der Kommandant hat bei unerwartet auftretenden Vereisungsproblemen das entsprechende Gebiet unverzüglich zu verlassen, indem er die Flugstrecke oder die Flugfläche ändert und gegebenenfalls eine Meldung als Notsituation an die Flugverkehrskontrolle erstattet.¹¹⁹

(3) Flug- und Dienstzeiten

Eine bedeutende Verpflichtung des Kommandanten im Zusammenhang mit der Flugdurchführung ist es auch, die gesetzlichen Limiten für die Arbeitszeiten der Besatzung

¹¹⁴ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.285.

¹¹⁵ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.270.

¹¹⁶ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a), Ziff. 10.

¹¹⁷ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.290.

¹¹⁸ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.250.

¹¹⁹ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.255.

einzuhalten. Nach Art. 4.7.3.3 VBR I ist er zusammen mit dem Flugbetriebsunternehmer vor allem für die Einhaltung der Limiten in Bezug auf seine eigene Arbeitszeit verantwortlich. Auch aus Art. 321c OR ergibt sich indirekt eine Pflicht zur Erfassung von Überstunden.¹²⁰

Die Wichtigkeit dieser Verantwortung ergibt sich nicht zuletzt auch daraus, dass Ermüdung eine zentrale Ursache bei Unfällen darstellen kann¹²¹ und ebenso, weil der grosse Wettbewerbsdruck in der gewerbsmässigen Fliegerei die Gefahr erhöht, dass die legalen Limiten der Arbeitszeiten überschritten werden.

Wenn ein Mangel an Aufmerksamkeit festgestellt wird, kann der Kommandant eingeteilte kontrollierte Ruhepausen einlegen, sofern der Arbeitsanfall dies erlaubt.¹²² Diese sind nicht als Teil der Ruhezeit zu rechnen und begründen auch nicht eine verlängerte Dienstzeit.¹²³

Der Kommandant hat allerdings auch die Befugnis, bei unvorhergesehenen Verzögerungen Entscheidungen zu treffen, welche dazu führen könnten, dass die höchstzulässigen Arbeitszeiten für die Besatzung überschritten werden.¹²⁴

Wichtig sind im Hinblick auf die Flug- und Dienstzeiten auch die Änderungen auf europäischer Ebene durch die Verordnung (EU) Nr. 83/2014. Wichtige Neuerungen sind u.a. die Differenzierung zwischen akklimatisierten und nicht akklimatisierten Besatzungsmitgliedern, ebenso wie die tabellarische Darstellung der maximalen täglichen Flugdienstzeiten.¹²⁵ Die für den Kommandanten wichtigsten Veränderungen sind im Anhang A4 zu finden.

iv) Notfälle

Der Kommandant hat dafür zu sorgen, dass alle Fluggäste den Umständen entsprechende Notanweisungen erhalten.¹²⁶ Er muss in einem Notfall alle Massnahmen ergreifen, die er im Interesse der Sicherheit für notwendig erachtet.¹²⁷ In solchen Fällen kann er auch von von

¹²⁰ Müller, R., 2017, Folie 22

¹²¹ Buholzer, P. & Neuhaus, A., 2013, S. 72

¹²² (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.210.

¹²³ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.210.

¹²⁴ Art. 4.7.3.6 VBR I.

¹²⁵ (EU) Nr. 83/2014 ORO.FTL.205 lit. b Ziff. 1 - 3.

¹²⁶ (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 3.a.6.

¹²⁷ Ibid., Ziff. 7.d. i.V.m. (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105, lit. b).

Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen, sofern dies im Interesse der Sicherheit ist.¹²⁸

b) Äussere Sicherheit („Security“)

i) Allgemeines

Eine der bedeutendsten Aufgaben des Flugkommandanten ist die Abwehr von Gefahren, welche von aussen drohen, das heisst von jenen Gefahren, welche nicht durch den Betrieb des Luftfahrzeugs bestehen.¹²⁹ Dabei ist zunächst zu thematisieren, wie der Zutritt zum Cockpit während allen Flugphasen geregelt ist.

Des Weiteren geht es in der Praxis vor allem um die Handhabung sogenannter „unruly passengers“ und „disruptive passengers“, d.h. Passagiere die sich grundsätzlich nicht an die Vorschriften halten oder Probleme und Unterbrüche im Ablauf des Fluges verursachen.¹³⁰ Darüber hinaus hat es auch eine gewisse Relevanz¹³¹ für die Handhabung der selteneren Fälle der Flugzeugentführung, wobei diese ursprünglich mit einem Grund für die Entstehung des Tokioter Abkommens darstellten.¹³²

Gewalt an Bord von Luftfahrzeugen hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Dabei werden als kausale Faktoren vor allem die sinkenden Flugpreise und der abnehmende Komfort an Bord für verantwortlich gehalten.¹³³ Dabei hat man feststellen können, dass in den meisten Situationen Alkohol ein zentraler Katalysator war.¹³⁴ Als kausale Faktoren wurden auch Verspätungen, Reisetress und Flugangst, das Rauchverbot, Probleme mit Handgepäck und überhöhte Erwartungen der Passagiere identifiziert.¹³⁵ Teilweise führt auch das Fehlverhalten der Besatzung zur Eskalation einer Situation.¹³⁶

¹²⁸ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105, lit. b).

¹²⁹ Schwenk, W. & Giemulla, E., 2013, S. 761.

¹³⁰ Giesecke, C., 2001, S. 2.

¹³¹ Milde, M., 2016, S. 227.

¹³² Abeyratne, R., 2010, S. 217.

¹³³ Swerdlow A., 2010, S. 107.

¹³⁴ Ibid., S. 108, ebenso Giesecke, C., 2001, S. 8.

¹³⁵ Giesecke, C., 2001, S. 8 & 9.

¹³⁶ Ibid., S. 9.

Es ist vor dem Hintergrund der Tatsache, dass diese Probleme nach wie vor bestehen bzw. entsprechende Vorkommnisse gar zunehmen, von zentraler Bedeutung, dass der Flugkommandant die Möglichkeit hat, an Bord einzugreifen, wenn eine Gefahr für die Sicherheit der Passagiere, der Besatzung oder des Luftfahrzeuges besteht.¹³⁷ Der Kommandant ist dazu verpflichtet, alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Folgen eines störenden Verhaltens von Fluggästen für den Flug auf ein Mindestmass zu begrenzen.¹³⁸

In diesem Zusammenhang zu betrachten sind namentlich aus der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 4 - 6 und das Tokioter Abkommen, wenn es um internationale Flüge geht. Bei nationalen Flügen ist das Tokioter Abkommen nicht anwendbar.¹³⁹

ii) Zutritt zum Cockpit

Wenn jemand den Führerraum, bzw. das Cockpit betreten möchte, muss der Kommandant dafür sein Einverständnis geben, wobei der Zutritt zum Cockpit für Fluggäste während Start und Landung grundsätzlich untersagt ist.¹⁴⁰ Der Kommandant hat die endgültige Entscheidung über den Zutritt zum Cockpit.¹⁴¹ Er hat sicherzustellen, dass dadurch keine Ablenkung oder Störung der Durchführung des Flugs verursacht wird und dass die betreffenden Personen mit den jeweiligen Sicherheitsverfahren vertraut gemacht werden.¹⁴²

Dahingegen obliegt es nach Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.135 lit. a) dem Betreiber, zu gewährleisten, dass ausser einem für den Flug eingeteilten Flugbesatzungsmitglied keine Person Zutritt zum Cockpit erhält oder im Cockpit befördert wird, die nicht nach Ziffern 1, 2 oder 3 ausnahmsweise zutrittsberechtigt ist.

iii) Supranationale Gesetzgebung - CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 4 - 6

In der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 4 - 6 wird dem Kommandant die Befugnis gegeben,

¹³⁷ Swerdlow, A., 2010, S. 111.

¹³⁸ (EU) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 3.a.7.

¹³⁹ Art. 5 Abs. 1 Tokioter Abkommen.

¹⁴⁰ Art. 4.12.8.3 & 4.12.9 VBR I.

¹⁴¹ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.135, lit. c).

¹⁴² Ibid., lit. b), Ziff. 1 & 2.

- Personen oder Teile der Fracht, die eine mögliche Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeuges oder der Insassen darstellen können, von Bord bringen zu lassen;
- die Beförderung von Passagieren abzulehnen („er hat die Beförderung abzulehnen“), die in einem solchen Masse unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln stehen, dass sie die Sicherheit (...) wahrscheinlich gefährden werden;
- die Beförderung von Passagieren abzulehnen, denen die Einreise verwehrt wurde, die zwangsweise abgeschoben werden oder die sich in Gewahrsam befinden, wenn deren Beförderung die Gefahr für die Sicherheit (...) erhöht.

Dabei ist - im Gegensatz zum Tokioter Abkommen - nicht näher bestimmt, ab wann er diese Möglichkeiten hat. Allerdings ist anzunehmen, dass er diese Befugnisse ab dem Zeitpunkt ausüben kann, in dem er auch die Verantwortung für Besatzung, Passagiere, Luftfahrzeug und Fracht übernehmen muss, weil er diese ansonsten gar nicht vollumfänglich wahrnehmen könnte. Somit gelten die Befugnisse für den in (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 1 und 2. festgelegten Zeitrahmen.

iv) Internationale Gesetzgebung - Das Tokioter Abkommen

(1) Regelungsgegenstand

Regelungsgegenstand des Tokioter Abkommens sind nach dem Wortlaut von Art. 1 Abs. 1 lit. a „offences against penal law“, d.h. Straftatbestände und

lit. b „acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board“, d.h. Handlungen, die unabhängig davon, ob sie Straftatbestände darstellen, die Sicherheit oder die Ruhe und Disziplin an Bord gefährden oder gefährden können.

Das Abkommen kreiert kein neues Konzept und keine Definition einer spezifischen Straftat.¹⁴³ Es greift gemäss Milde (2016) bei jeder beliebigen Straftat.¹⁴⁴ Litera b umfasst auch obig erwähnte Fälle von „unruly“ Verhalten an Bord, wobei Milde beispielhaft das Rauchen an Bord, den Gebrauch elektronischen Geräten wenn es verboten ist und gar unhöfliches Benehmen erwähnt.¹⁴⁵

¹⁴³ Milde, M., 2016, S. 229.

¹⁴⁴ Ibid., S. 229.

¹⁴⁵ Ibid., S. 229.

(2) Befugnisse des Kommandanten

Dem Kommandanten wird in Art. 6 die Befugnis übertragen, verhältnismässige Massnahmen („reasonable measures“) zu ergreifen, wenn er den Verdacht hat, dass eine Handlung nach Art. 1 Abs. 1 begangen werden könnte oder begangen wurde und wenn diese Massnahmen notwendig sind, um

- a. die Sicherheit des Luftfahrzeuges, der Menschen und der Ladung zu gewährleisten;
- b. Ruhe und Ordnung an Bord des Luftfahrzeuges zu bewahren;
- c. die betreffende Person den befugten Behörden auszuliefern oder ihn nach den Bestimmungen des Abkommens von Bord bringen zu lassen.

Er hat in diesem Rahmen nach Art. 6 Abs. 2 das Recht, der Besatzung zu befehlen und sie zu ermächtigen, entsprechende Massnahmen vorzunehmen. Im Gegensatz dazu darf er die Passagiere nur anfragen und ihnen nicht befehlen¹⁴⁶, dass sie entsprechende Massnahmen vorzunehmen haben.

Sofern es notwendig ist, kann der Kommandant eine Person in jedem Vertragsstaat von Bord weisen („disembark“), von welcher er denkt, dass sie eine nach Handlung Art. 6, Abs. 1, lit. a und b des Abkommens begangen hat.¹⁴⁷ Er muss in diesem Falle die zuständigen Behörden des Landes, in dem das Luftfahrzeug gelandet ist, verständigen und ihnen die Gründe für den Verweis von Bord nennen.¹⁴⁸ Schlussendlich kann er die Person auch den „competent authorities“ ausliefern, wenn er Grund zur Annahme hat, dass sie an Bord des Luftfahrzeuges eine Tat begangen hat, welche seiner Meinung nach im Sinne des Strafrechts des Staates, in welchem das Luftfahrzeug registriert ist, eine ernsthafte Tat („serious offence“) darstellt.¹⁴⁹

Das Tokioter Abkommen sieht in Art. 10 eine Immunität¹⁵⁰ für den Flugkommandanten und die gesamte Besatzung, sowie Passagiere und Halter und Betreiber des Luftfahrzeuges vor, sofern sie Massnahmen in Übereinstimmung mit dem Abkommen getroffen haben. Damit sollte sichergestellt werden, dass der Kommandant seine Befugnisse wie sie ihm nach dem

¹⁴⁶ Milde, M., 2016, S. 231.

¹⁴⁷ Art. 8, Abs. 1 Tokioter Abkommen.

¹⁴⁸ Art. 8, Abs. 2 Tokioter Abkommen.

¹⁴⁹ Art. 9 Abs. 1 Tokioter Abkommen.

¹⁵⁰ Milde, M., 2016, S. 231.

Tokioter Abkommen zustehen auch tatsächlich ausübt¹⁵¹, ohne fürchten zu müssen, dass sein Handeln für ihn rechtliche Konsequenzen haben könnte.

(3) Kritik am Tokioter Abkommen

Das Tokioter Abkommen wird gemeinhin als entscheidende Rechtsgrundlage betrachtet, welche es dem Kommandanten ermöglicht, an Bord die Sicherheit der Passagiere, der Fracht und des Luftfahrzeuges zu gewährleisten.

Am häufigsten bemängelt wird allerdings, dass einzelne im Vertragstext verwendete Begriffe nicht hinreichend bestimmt sind und damit unklar ist, wie weit die Kompetenzen des Kommandanten tatsächlich gehen. Dieses Problem veranschaulicht auch die spärliche Rechtsprechung zum Tokioter Abkommen.

Dabei ist namentlich auf das Erfordernis der verhältnismässigen („reasonable“) Massnahmen beim Eingriff durch die Besatzung an Bord hinzuweisen, da das Abkommen keine konkreten Ansätze zur Orientierung im Einzelfall liefert.

Darüber hinaus muss auch der Begriff der Ruhe und Ordnung („good order and discipline“) näher betrachtet werden. Es stellt sich die Frage, was unter Ruhe und Ordnung an Bord verstanden werden kann.¹⁵² Somit muss man sich unweigerlich auch mit der Frage auseinandersetzen, ab wann ein Verhalten so störend ist, dass diese Ruhe und Ordnung an Bord gefährdet ist und welche Handlungen nach Art. 1 Abs. 1 des Tokioter Abkommens unabhängig davon, ob sie Straftatbestände darstellen oder nicht, einen Eingriff der Besatzung rechtfertigen.

Generell kann davon ausgegangen werden, dass die Tatsache, dass viele Begriffe nicht weiter bestimmt sind, darauf hindeutet, dass dem Kommandanten eher mehr als weniger Freiheit in der Entscheidung gelassen wird, d.h. ein eher grösserer als kleinerer Ermessensspielraum.¹⁵³ Dass ein grosser Ermessensspielraum („broad discretion“) gegeben werden sollte, zeigt auch die Entstehungsgeschichte des Tokioter Abkommens.¹⁵⁴

Eine weitere etwas weniger häufig thematisierte Frage ist, ob der Kommandant auch Massnahmen ergreifen kann, wenn zwar eine Straftat begangen wird, aber weder die

¹⁵¹ Campbell, J., 2012, S. 393.

¹⁵² Giesecke, C., 2001, S. 35.

¹⁵³ Campbell, J., 2012, S. 394.

¹⁵⁴ Ibid., S. 395 & S. 400.

Sicherheit, noch Ruhe und Ordnung an Bord des Luftfahrzeuges gefährdet ist. Diese Frage stellt sich aufgrund des Wortlautes von Artikel 1 des Abkommens, in welchem ausdrücklich auch Straftaten generell („offenses against penal law“) erwähnt werden. Giesecke verneint dies, vor allem deswegen, weil der Kommandant seine Berechtigung zum Ergreifen von Massnahmen aus dem Artikel 6 des Abkommens ableitet, welcher eine Gefährdung der Sicherheit oder der Ruhe und Ordnung an Bord explizit voraussetzt.¹⁵⁵ Allerdings wurden in Bezug auf diese Frage auch gegenteilige Meinungen vertreten.¹⁵⁶

(4) Rechtsprechung zum Tokioter Abkommen

In der schweizerischen Rechtsprechung finden sich im Gegensatz zur ausländischen keine einschlägigen Entscheide zur Anwendung des Tokioter Abkommens.¹⁵⁷ An dieser Stelle soll daher auf die zwei wichtigsten ausländischen Entscheide kurz eingegangen werden, welche die Anwendung des Tokioter Abkommens und namentlich obig erwähnte Problemstellungen betreffen.

Eid v. Alaska Airlines, Inc., Court of Appeals for the Ninth Circuit

Der Sachverhalt in vorliegendem Fall war strittig.¹⁵⁸ Die Kabinenbesatzung behauptete, dass neun Passagiere der ersten Klasse sich verbotenerweise vor dem Cockpit versammelten und den Anweisungen, sich wieder hinzusetzen nicht nachkamen. Auch nachdem die Kabinenbesatzung das Cockpit informierte und der Kommandant das Anschnallzeichen anmachte, hätten sie sich nicht gesetzt und konsequent alle Anweisungen missachtet. Bei einem zweiten Anruf ins Cockpit aus der Kabine teilte die Kabinenbesatzung mit, dass sie die Kontrolle über die erste Klasse verloren hätte. Der Kommandant hörte dabei im Hintergrund Geschrei und entschied sich in der Folge, den Flug abubrechen und in Reno, Nevada zwischenzulanden. Die betroffenen Passagiere behaupteten dahingegen, sie hätten sich den Anweisungen der Kabinenbesatzung zu keinem Zeitpunkt widersetzt und sich während des gesamten Flugs korrekt verhalten.

¹⁵⁵ Giesecke, C., 2001, S. 36.

¹⁵⁶ Ibid., S. 36.

¹⁵⁷ BGE 128 IV 277 befasst sich ausschliesslich mit der Gerichtsbarkeit nach dem Tokioter Abkommen und dem anwendbaren Recht, aber nicht mit den für diese Arbeit relevanten Aspekten, namentlich nicht mit den Befugnissen des Kommandanten.

¹⁵⁸ Hanlan, Y., 2012, S. 482.

In diesem Fall wurde dem Kommandanten vorgeworfen, einen Flug zu schnell abgebrochen zu haben. Der Kommandant hätte nicht genügend Massnahmen getroffen, um sich ein wahrheitsgetreues Bild der Situation in der Kabine zu machen und somit die tatsächliche Gefahrenlage richtig abzuschätzen, bevor er diese Entscheidung traf.¹⁵⁹ Er hätte namentlich keine Rückfragen gestellt, als die Flugbegleitung ihm mitteilte, dass sie die Kontrolle über die Kabine der ersten Klasse verloren hätte, und auch nicht durch den Türspion der Cockpittüre geschaut.¹⁶⁰

Dieses Verhalten wurde schlussendlich als „unreasonable“, also als unangemessen, eingestuft. Der Kommandant hätte gemäss dem Urteil die tatsächliche Situation in der Kabine abklären müssen und seine Handlungen nicht nur auf die Aussagen der Kabinenbesatzung stützen dürfen. Auch die Tatsache, dass er beim zweiten Anruf der Kabinenbesatzung im Hintergrund Geschrei gehört hatte, reiche nicht aus, um Passagiere auf der Grundlage des Tokioter Abkommens rechtmässig von Bord zu weisen und sie den zuständigen Behörden zu übergeben.

Zikry v. Air Canada, Magistrate Court of Haifa, November 2006, Civil File No. 1716/05

In diesem Fall wurde der Passagier des Rauchens auf der Bordtoilette verdächtigt.¹⁶¹ Mehrere Passagiere und die Flugbegleiter bemerkten jeweils immer dann Zigarettenrauch in der Kabine, wenn der betreffende Passagier die Toilette verliess.¹⁶² Darüber hinaus roch auch er selber nach Rauch und entsprechend wurde ihm in der Folge von der betroffenen Fluggesellschaft die Weiterreise verweigert.¹⁶³

In diesem Fall wurde die Immunität der Fluggesellschaft aufrecht erhalten. Der Kommandant muss in der konkreten Situation Grund zur Annahme gehabt haben, dass die Sicherheit an Bord gefährdet war¹⁶⁴. Dabei interessiert vor allem, was der Kommandant zum Zeitpunkt der Ausübung seiner Befugnisse aus dem Tokioter Abkommen wusste und verstehen konnte,

¹⁵⁹ Pounian, S. & Green, J., 2011, Absatz 13.

¹⁶⁰ Ibid., Absatz 14.

¹⁶¹ Hanlan, Y., 2012, S. 491.

¹⁶² Ibid., S. 491.

¹⁶³ Leshem, M., 2007, S. 221.

¹⁶⁴ Ibid., S. 221.

nicht was im Nachhinein festgestellt werden kann.¹⁶⁵ Ob eine Situation objektiv gesehen ein rechtmässiges Eingreifen der Besatzung verlangt hat oder nicht, bestimmt sich nicht im Nachhinein nach Berücksichtigung aller Tatsachen, sondern subjektiv unter Beurteilung aller Tatsachen, die der Kommandant in der konkreten Situation zur Verfügung hatte.¹⁶⁶

Im vorliegenden Fall wurde die Kabinenbesatzung von zwei Passagierinnen neben der Toilette darauf hingewiesen, dass ein Passagier in der Toilette womöglich geraucht hatte. Daraufhin fand die Besatzung einen Zigarettenstummel im Abfall der Toilette und der konfrontierte Passagier gab zu, dass er in seiner Tasche eine offene Zigarettenpackung hatte, von der auch bereits einige Zigaretten fehlten.¹⁶⁷ Diese Vorgehensweise wurde vom Gericht als angemessen und professionell beurteilt.¹⁶⁸

(5) Das Montrealer Protokoll von 2014

Nebst obig genannter Mängel wird in der Literatur vor allem die Unzulänglichkeit des Abkommens in Fragen des Umgangs mit „unruly passengers“ moniert. Im Jahr 2009 hat die IATA daher bei der ICAO beantragt, dass das Abkommen überarbeitet werde.¹⁶⁹ Sodann entstand das Protokoll von Montreal („Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft“, Doc 10034) am 4. April 2014.¹⁷⁰ Das Protokoll stärkt vor allem die Position der Luftfahrtunternehmen, in dem unter anderem verdeutlicht wird, welches Verhalten als „unruly“ und entsprechend als „offence“ im Sinne des Abkommens gewertet werden kann.¹⁷¹ Darunter fallen namentlich Tätlichkeiten gegenüber der Besatzung, das Androhen von Tätlichkeiten gegenüber der Besatzung und die Nichtbefolgung von sicherheitsrelevanten Anweisungen des Kommandanten. Das Protokoll

¹⁶⁵ Leshem, M., 2007, S. 223.

¹⁶⁶ Ibid., S. 222.

¹⁶⁷ Ibid., S. 223.

¹⁶⁸ Ibid., S. 223.

¹⁶⁹ Nemsick, J. R., 2017, Abschnitt 1.

¹⁷⁰ Ibid., Abschnitt 1.

¹⁷¹ ICAO-Doc A39-WP/139, S. 3.

wurde bislang von 31 Staaten unterzeichnet und von 4 Staaten ratifiziert.¹⁷² Um in Kraft zu treten bedarf es der Ratifizierung durch 22 Staaten.¹⁷³

c) Melde - und Dokumentationsaufgaben

i) Allgemeines

Dem Kommandanten kommen verschiedentlich auch Melde- und Dokumentationspflichten zu, wobei zwischen Zivilstandsfällen, Notlandungen und Unfällen sowie strafrechtlich relevanten Fällen unterschieden werden kann. Diese sind mehrheitlich im nationalen Recht geregelt. Darüber hinaus muss in diesem Zusammenhang auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 eingegangen werden, welche ein strafloses Meldesystem für sicherheitsrelevante Vorkommnisse vorsieht.

ii) Zivilstandsfälle

In ersterem Fall geht es im Verordnungstext primär um Geburts- und Todesfälle. Dabei ist zunächst von Interesse, ob sich der Geburts- oder Todesfall auf einem Flug mit Landung in der Schweiz oder auf einem Flug eines schweizerischen Luftfahrzeugs mit Landung im Ausland ereignet hat. Falls das Luftfahrzeug in der Schweiz landet, hat sich der Kommandant zu vergewissern, dass der Fall dem schweizerischen Zivilstandesamt des Kreises gemeldet werden, wo die Mutter das Luftfahrzeug verlassen hat im Falle der Geburt, bzw. wo die Leiche dem Luftfahrzeug entnommen wird im Falle des Todesfalls.¹⁷⁴ Er kann die Meldung nach Abs. 3 desselben Artikels auch selber erstatten.

Wenn ein schweizerisches Luftfahrzeug im Ausland landet und ein Geburts- oder Todesfall ereignet sich, hat der Kommandant nach Art. 19 Abs. 1 und 2 VKL weitergehende Melde- und Dokumentationspflichten und muss für die jeweiligen Fälle Protokolle erstellen, welche zwingend eine Reihe verschiedener Informationen enthalten müssen. Ein entsprechendes Protokoll muss nach der ersten Landung in der Schweiz unverzüglich mit eingeschriebenem Brief an das Eidgenössische Amt für das Zivilstandswesen in Bern gesendet werden.¹⁷⁵

Des Weiteren findet sich in der VKL auch ein Artikel zur Vorgehensweise im Falle des Verschwindens einer Person von Bord. So soll der Kommandant in entsprechendem Falle alle

¹⁷² Die Schweiz hat das Montrealer Protokoll noch nicht unterzeichnet (List of Parties)

¹⁷³ List of Parties

¹⁷⁴ Art. 18 VKL.

¹⁷⁵ Art. 19 Abs. 3 VKL.

Insassen nach der nächsten Landung einvernehmen, die über die Umstände Auskunft geben können, unter denen die Person verschwunden ist, darüber ein Protokoll erstellen und dieses unterzeichnen, wobei darin dieselben Angaben, wie bei erwiesenen Todesfällen aufzunehmen sind.¹⁷⁶ Dieses wird im Gegensatz zum Geburts- oder Todesfall unabhängig davon, ob das Verschwinden auf einem Flug mit Landung im Ausland oder in der Schweiz stattgefunden hat, nach der ersten Landung in der Schweiz unverzüglich mit eingeschriebenem Brief an das Eidgenössische Amt für das Zivilstandswesen in Bern gesendet.¹⁷⁷

iii) Notlandungen und Unfälle

Falls die Landung ausserhalb des bewilligten Flugplatzes stattfindet, muss der Kommandant durch Vermittlung der Ortsbehörden die Weisungen der zuständigen Luftpolizei einholen.¹⁷⁸ Sodann hat der Kommandant im Falle einer Notlage, die zu Massnahmen zwingt, welche die örtlichen Vorschriften und Verfahren verletzen, die zuständige Behörde darüber unverzüglich zu benachrichtigen.¹⁷⁹ Wenn es vom Staat, in dem sich der Vorfall ereignete, verlangt wird, muss der Kommandant schriftlich Bericht erstatten.¹⁸⁰

Im Falle eines Vogelschlags oder einer Möglichkeit eines Vogelschlags muss der Kommandant den Flugverkehrsdienst benachrichtigen, sobald es die Arbeitsbelastung der Besatzung zulässt.¹⁸¹ Bei erheblicher Beschädigung des Luftfahrzeugs oder bei Ausfall oder Störung einer wesentlichen Funktion durch den Vogelschlag muss er darüber hinaus der zuständigen Behörde einen schriftlichen Bericht vorlegen.¹⁸²

iv) Verbrechen und Vergehen

Der Kommandant hat im Falle eines an Bord eines im gewerbsmässigen Verkehr verwendeten Luftfahrzeuges verübten Verbrechens oder Vergehens die zur Beweissicherung notwendigen Massnahmen zu treffen.¹⁸³ Er nimmt nach Art. 15 Abs. 2 VKL die Untersuchungshandlungen

¹⁷⁶ Art. 20 Abs. 1 und 2 VKL.

¹⁷⁷ Art. 20 Abs. 3 VKL.

¹⁷⁸ Art. 17 LFG i.V. m. Art. 17 VKL.

¹⁷⁹ Art. 3.5.1 VBR I, ebenso (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 7.d.

¹⁸⁰ (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 7.d.

¹⁸¹ (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.105, lit. d).

¹⁸² (EU) Nr. 965/2012 CAT.OP.MPA.105, lit. d), Ziff. 2.

¹⁸³ Art. 99 LFG i.V.m. Art. 15 Abs. 1 VKL.

vor, die keinen Aufschub ertragen, bis die zuständige Behörde eingreifen kann. Des Weiteren ist er nach Abs. 3 desselben Artikels berechtigt, Fluggäste und Besatzungsmitglieder zu durchsuchen und Gegenstände, die als Beweismittel dienen können, zu beschlagnahmen. Dabei hat er unter grösster Schonung der Privatheimnisse zu agieren. Sofern Gefahr in Verzug ist, kann der Kommandant verdächtige Personen auch vorläufig festnehmen.¹⁸⁴

Dabei sind die Bestimmungen über die Beweissicherungsmaßnahmen des Bundesstrafrechtspflegegesetzes sinngemäss anwendbar. Am nächsten Landungsort muss der Kommandant der zuständigen Stelle das Verbrechen oder Vergehen melden.¹⁸⁵ Sofern es auf einem gewerbsmässigen Flug verübt wurde, muss der Kommandant bei der nächsten Landung im Ausland den schweizerischen Konsul, in dessen Bezirk sich der Landungsort befindet, zuhanden des Bundesamts für Polizeiwesen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements unverzüglich benachrichtigen und dessen Weisung einholen (Art. 16 Abs. 2 lit. a VKL). Nach lit. b desselben Artikels muss er nach Beendigung der Reise dem Bundesamt für Zivilluftfahrt ohne Verzug schriftlich über das Verbrechen oder Vergehen und über die von ihm getroffenen Massnahmen berichten.

v) Meldepflicht nach Verordnung (EU) Nr. 376/2014

Auf europäischer Ebene wurde des Weiteren die Grundlage für ein Meldesystem geschaffen, welche dazu beitragen soll, die Flugsicherheit auf einem hohem Niveau zu halten, bzw. zu verbessern.¹⁸⁶ Sie soll gewährleisten, dass für die Sicherheit relevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert werden.¹⁸⁷

Eine Meldepflicht besteht nach Artikel 4 der Verordnung für

- Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugzeugs (Absatz (1) lit. a)),
- Ereignisse im Zusammenhang mit technischen Zuständen, Wartung und Instandsetzung des Flugzeugs (lit. b))
- Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen (lit. c))
- Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten (lit. d)).

¹⁸⁴ Art. 15 Abs. 4 VKL.

¹⁸⁵ Art. 16 Abs. 1 VKL.

¹⁸⁶ Verordnung (EU) Nr. 376/2014, Artikel 1, Absatz (1).

¹⁸⁷ Ibid., Artikel 1, Absatz (1).

Der Kommandant gehört nach Absatz (6) lit. a) zu den natürlichen Personen, die verpflichtet sind, Ereignisse nach Absatz (1) zu melden. Dies vorrangig über das System, das von der Organisation, bei der er beschäftigt ist, eingerichtet wurde, ersatzweise durch die Systeme des betreffenden Mitgliedstaats oder der Agentur.¹⁸⁸ Sodann sind auch freiwillige Meldungen möglich für Ereignisse, die nicht durch obig genannten Artikel 4 abgedeckt sind.¹⁸⁹

Die Informationen, welche aus entsprechenden Meldungen gewonnen wird, werden grundsätzlich vertraulich behandelt.¹⁹⁰ Die Mitgliedstaaten verzichten auf die Einleitung von Strafverfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen oder versehentlichen Verstosses gegen Rechtsvorschriften.¹⁹¹ Ebenso dürfen Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren nach nationalem Recht die in Ereignismeldungen enthaltenen Informationen nicht gegen Meldende oder Personen, die in einer Ereignismeldung genannt sind, verwendet werden.¹⁹² Auch können dem Meldenden aus entsprechenden Meldungen keine Nachteile seitens des Arbeitgebers erwachsen.¹⁹³

Diesen Schutz genießt nicht, wer vorsätzlich handelt und wer offenkundig, schwerwiegend und ernst ein offensichtliches Risiko missachtet und hinsichtlich der Wahrnehmung der erforderlichen Sorgfalt einen gravierenden Mangel an beruflicher Verantwortung demonstriert.¹⁹⁴ Dabei muss eine Person oder eine Sache vorhersehbar geschädigt worden sein oder die Flugsicherheit ernsthaft beeinträchtigt werden.¹⁹⁵

vi) Keine Meldepflicht nach Verordnung (EU) Nr. 1321/2014

Der Kommandant ist nicht eine gemäss Punkt M.A.201 verantwortliche Person, sondern stellt die Durchführung der Vorflugkontrolle im Rahmen seiner Verpflichtungen nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.105 lit. a) Ziff. 12 sicher. Daher erwächst ihm aus Punkt M.A.202 (Meldung besonderer Ereignisse) keine weitere Meldepflicht, sondern nur

¹⁸⁸ Verordnung (EU) Nr. 376/2014, Artikel 4, Absatz (6).

¹⁸⁹ Ibid., Art. 5, Abs. (1), lit. a) & b).

¹⁹⁰ Ibid., Art. 16, Abs. (2).

¹⁹¹ Ibid., Art. 16, Abs. (6).

¹⁹² Ibid., Art. 16, Abs. (7).

¹⁹³ Ibid., Art. 16, Abs. (9).

¹⁹⁴ Ibid., Art. 16, Abs. (10), lit. a) & b).

¹⁹⁵ Ibid., Art. 16, Abs. (10), lit. b).

dem Betreiber des Luftfahrzeuges. Eine Meldepflicht entsprechender Ereignisse ergibt sich für den Kommandanten wiederum aus der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

d) Die Bordgewalt und weitere Weisungsbefugnisse

i) Allgemeines

Der Kommandant muss die Befugnis haben, alle erforderlichen Anweisungen für die Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der an Bord befindlichen Personen und/oder Sachwerte zu geben und ebenso, die dafür geeigneten Massnahmen zu treffen.¹⁹⁶ Hierzu finden sich auf nationaler Ebene konkretisierende Bestimmungen. Darüber hinaus ergeben sich auch aus dem Beförderungsvertrag und dem Arbeitsvertrag Weisungsbefugnisse des Kommandanten.

ii) Bordgewalt über Passagiere

Die Bordgewalt beginnt mit der Schliessung der Türen vor Antritt der Reise und endet mit der Öffnung des Luftfahrzeugs nach Beendigung der Reise oder des Reiseabschnittes.¹⁹⁷ Bei Notlandungen oder Unfällen endet die Bordgewalt mit dem Zeitpunkt, in welchem die Sorge für die Fluggäste von anderen Stellen übernommen wird.¹⁹⁸

Die Fluggäste unterstehen während des Fluges der Bordgewalt des Kommandanten und sind verpflichtet, die durch den Kommandanten erteilten Weisungen zu befolgen, sofern diese die Wahrung der Flugsicherheit oder die Aufrechterhaltung von Ordnung und Disziplin an Bord betreffen.¹⁹⁹ Wenn ein Fluggast einer erteilten Weisung auch nach Ermahnung nicht nachkommt, ist der Kommandant berechtigt, ihn bei nächster Gelegenheit von Bord zu weisen.²⁰⁰

iii) Befehlsgewalt über Besatzung

Über die Mitglieder der Besatzung hat der Kommandant die Befehlsgewalt, wobei diese die Bordgewalt gegenüber der Besatzung darstellt.²⁰¹ Sie beginnt mit der Besammlung, bzw. dem Briefing vor dem Flug und endet mit der Entlassung nach Erledigung der Arbeiten, die mit der

¹⁹⁶ (EG) Nr. 216/2008, Anhang IV, Ziff. 7.c.

¹⁹⁷ Art. 12 VKL.

¹⁹⁸ Art. 12 VKL.

¹⁹⁹ Art. 11 VKL.

²⁰⁰ Art. 11 VKL.

²⁰¹ Art. 8 VKL.

Beendigung des Fluges verbunden sind (postflight duties).²⁰² Dabei überwacht er die Besatzung bei der Ausführung der Aufgaben, welche der Halter des Luftfahrzeuges ihnen übertragen hat.²⁰³ Er kann ihnen bei Bedarf auch andere Aufgaben übertragen, wobei die Bestimmungen über die Ausweise für Flugpersonal vorbehalten bleiben.²⁰⁴

Der Kommandant muss den Halter des Luftfahrzeugs benachrichtigen, wenn ein Mitglied der Besatzung in grober Weise gegen seine Pflichten verstösst.²⁰⁵ Er kann ein Besatzungsmitglied aus Gründen der Sicherheit und Ordnung vorübergehend seiner Stellung entheben, bei nächster Gelegenheit von Bord weisen oder ihm das Betreten des Luftfahrzeuges verbieten.²⁰⁶

iv) Verfügungsgewalt über Fracht

Über das Luftfahrzeug und die Ladung des Luftfahrzeuges verfügt der Kommandant im Rahmen seiner Aufgabe.²⁰⁷ Die Verfügungsgewalt beginnt mit der Übernahme und endet mit der Übergabe des Luftfahrzeuges und der Ladung an die vom Luftfahrzeughalter bezeichnete Stelle, bzw. in Notfällen mit dem Zeitpunkt, in welchem Luftfahrzeug und Ladung von anderen Stellen übernommen werden.²⁰⁸

v) Weisungsbefugnisse aus dem Arbeitsvertrag

Des Weiteren hat der Kommandant zwei Weisungsbefugnisse, die ihre Grundlage im Arbeitsvertrag mit dem Luftfahrtunternehmen finden.

Art. 321d Abs. 2 OR verpflichtet den Arbeitnehmer dazu, die allgemeinen Anordnungen und besonderen Weisungen des Arbeitgebers zu befolgen. Daraus folgt auch eine Verpflichtung, die Führungsfunktion einzunehmen, welche das Luftfahrtunternehmen für ihn im täglichen Flugbetrieb vorgesehen hat.²⁰⁹ Der Kommandant agiert sowohl gegenüber der Besatzung als auch gegenüber den Passagieren als Vertreter seines Arbeitgebers und ist ihnen gegenüber entsprechend weisungsbefugt, wobei diese in ersterem Fall aus dem Arbeitsvertrag und in

²⁰² Art. 10 VKL.

²⁰³ Art. 8 VKL.

²⁰⁴ Art. 8 VKL.

²⁰⁵ Art. 9 VKL.

²⁰⁶ Art. 9 VKL.

²⁰⁷ Art. 13 VKL.

²⁰⁸ Art. 13 VKL.

²⁰⁹ Darüber hinaus vertritt der Kommandant gemäss Art. 14 VKL den Luftfahrzeughalter gegenüber Dritten im Rahmen der ihm vom Halter erteilten Ermächtigung.

letzterem aus dem Beförderungsvertrag entsteht.²¹⁰ Der Betreiber hat sicherzustellen, dass alle im Luftfahrzeug beförderten Personen den vom Kommandanten zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftfahrzeugs sowie der darin beförderten Personen und Sachen rechtmässig erteilten Anweisungen Folge leisten und in diesem Rahmen alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen.²¹¹

Von Interesse ist namentlich die privatrechtliche Weisungsbefugnis, die aus dem Beförderungsvertrag, weil sie es dem Kommandanten ermöglicht, frühzeitig präventive Massnahmen zu ergreifen, um sicherheitskritische Vorfälle zu vermeiden. Zur Veranschaulichung der möglichen Situationen, in denen der Kommandant sich auf diese Weisungsbefugnis stützen kann, soll an dieser Stelle ein Beispiel der Fluggesellschaft Swiss International Airlines Ltd. gemacht werden:

In Artikel 7.1.2²¹² der Beförderungsbestimmungen sind bspw. die Voraussetzungen für das „Recht auf Verweigerung“ näher definiert.

„Wir können uns (...) weigern, Sie oder Ihr Gepäck zu befördern, wenn eine oder mehrere der folgenden Voraussetzungen erfüllt sind oder nach unserem vernünftigen Ermessen erfüllt sein könnten:

- a. Die Massnahme ist angezeigt, um anwendbare Gesetze, Bestimmungen oder behördliche Vorschriften einzuhalten*
- b. Ihre Beförderung oder die Beförderung Ihres Gepäcks könnte die Sicherheit, die Gesundheit oder das Wohlbefinden anderer Fluggäste oder der Besatzung wesentlich beeinträchtigen*
- c. Ihr geistiger oder körperlicher Zustand, einschliesslich Ihrer Beeinträchtigung durch Alkohol oder Drogen, stellt eine Gefahr oder ein Risiko für Sie selbst, für Fluggäste, für die Besatzung oder für Güter dar*
- d. Sie haben sich auf einem früheren Flug ungebührlich verhalten, und wir haben Grund anzunehmen, ein solches Fehlverhalten könne sich wiederholen*
- e. Sie haben sich geweigert, sich einer Sicherheitsprüfung zu unterziehen*
- f. (...)*

²¹⁰ OLG Frankfurt am Main · Beschluss vom 16. November 2010 · Az. 13 U 231/09, Rz. 12.

²¹¹ (EU) Nr. 965/2012 CAT.GEN.MPA.110.

²¹² Zuletzt abgerufen (am 11. November, 2017, 12:45) von <https://www.swiss.com/ch/de/rechtliches/beforderungsbestimmungen>.

- g. *Sie scheinen über keine gültigen Reisedokumente zu verfügen oder könnten versuchen, in ein Land einzureisen, für welches Sie lediglich über ein Durchgangsvisum verfügen oder für welches Sie keine gültigen Reisedokumente haben. Das Gleiche gilt, wenn wir annehmen müssen, Sie könnten Ihre Reisedokumente während des Fluges vernichten oder sich weigern, Ihre Reisedokumente, falls verlangt, der Flugbesatzung gegen eine Bescheinigung auszuhändigen*
- h. (...)
- i. (...)
- j. *Sie missachten unsere Anweisungen über die Sicherheit.“*

Ein Kommandant der Swiss International Airlines Ltd. hat also in diesen Fällen die Befugnis, jene Passagiere, die gegen diese Vertragsklauseln verstossen, in Vertretung seines Arbeitgebers von Bord zu weisen.

Darüber hinaus findet sich in den gleichen Beförderungsbestimmungen in Artikel 11²¹³ auch eine Klausel zum Verhalten an Bord des Flugzeugs, wobei teilweise auch konkrete Handlungen erwähnt werden. So bspw. in Absatz 1 des betreffenden Artikels.

„Wenn Sie sich nach unserer Einschätzung durch Ihr Verhalten das Flugzeug oder andere Fluggäste oder Güter gefährden oder die Besatzung behindern oder wenn Sie die Anordnungen der Besatzung, insbesondere in Bezug auf das Rauchen und den Konsum von Alkohol oder Drogen missachten,²¹⁴ oder wenn Sie sich in einer Weise verhalten, die sich auf andere Fluggäste oder auf die Besatzung störend, belästigend, schädigend oder verletzend auswirkt, können wir die uns notwendig erscheinenden Massnahmen treffen, um dieses Verhalten zu verhindern. Wir können Sie zum Verlassen des Flugzeugs zwingen oder es ablehnen, Sie weiterzubefördern und wir können Sie festnehmen oder festnehmen lassen. Sie können für Straftaten belangt werden, die Sie an Bord begangen haben.

An Bord von unseren Flugzeugen dürfen Sie keinen Alkohol konsumieren, den Sie persönlich mitgebracht haben. Sie dürfen auch keine Drogen an Bord bringen und an Bord konsumieren.

Auf allen Flügen von SWISS ist das Rauchen verboten.“

²¹³ S. dazu Fn 212

²¹⁴ Sic!

Diese Klausel bietet einige Anhaltspunkte dafür, unter welchen Umständen der Kommandant in Vertretung des Arbeitgebers an Bord eingreifen kann.

5. Haftung des Flugkommandanten

a) Allgemeines

Im Folgenden soll auf die Haftungssituation des Flugkommandanten eingegangen werden. Abgesehen von der Ausnahme der Haftung nach dem Verantwortlichkeitsgesetz (VG) gelten für den Kommandanten die gleichen Haftungsregeln wie für Piloten.²¹⁵

Am wichtigsten dürfte für den Kommandanten grundsätzlich die vertragliche Haftung gegenüber dem Arbeitgeber nach Art. 321e OR sein.

Zwischen dem Passagier, dem Frachtkunden oder Dritten und dem Kommandanten besteht im gewerbsmässigen Luftverkehr in aller Regel kein Vertragsverhältnis, weswegen in diesem Zusammenhang auch eine ausservertragliche Haftung betrachtet wird. Diese dürfte für den Kommandanten, der in einem Arbeitsverhältnis zum Luftfahrtunternehmer steht, in der Praxis von geringer Relevanz sein, zumal es sich für eine geschädigte Partei in den meisten Fällen mehr lohnen wird, den Luftfahrtunternehmer aufgrund des bestehenden Vertragsverhältnisses einzuklagen.

Des Weiteren lösen die Schäden, die der Kommandant bei der Ausübung seiner hoheitlichen Befugnisse verursacht, eine Haftung nach VG und mindestens subsidiär eine Staatshaftung aus²¹⁶, die entsprechend auch kurz betrachtet wird.

b) Vertragliche Haftung

i) Haftungsvoraussetzungen

Art. 321e OR stellt die allgemeine Haftungsnorm des Arbeitnehmers dar.²¹⁷ Für den Flugkommandanten, der in der Regel in einem Arbeitsverhältnis zum Luftfahrtunternehmer steht²¹⁸, ist diese in der Praxis wohl die relevanteste Bestimmung. Er haftet nach Abs. 1 des Artikels für den Schaden, den er dem Arbeitgeber absichtlich oder fahrlässig zufügt.

Die Haftungsvoraussetzungen sind dabei ein

- (i) Vermögensschaden beim Arbeitgeber

²¹⁵ Meili, K., 2014, S. 71.

²¹⁶ Ibid., S. 71.

²¹⁷ Emmel, F., 2016, S. 39.

²¹⁸ Meili, K., 2014, S. 69.

- (ii) eine Vertragsverletzung durch den Arbeitnehmer
- (iii) ein adäquat kausaler Zusammenhang zwischen der Vertragsverletzung und dem Schaden, sowie
- (iv) das das Verschulden des Arbeitnehmers durch fahrlässiges oder vorsätzliches Verhalten.²¹⁹

ii) Reduktionsgründe

Der Haftungsumfang reduziert sich für den Arbeitnehmer unter einigen Umständen, die in Art. 321e Abs. 2 nicht abschliessend aufgezählt sind:²²⁰

„Das Mass der Sorgfalt, für die der Arbeitnehmer einzustehen hat, bestimmt sich nach dem einzelnen Arbeitsverhältnis, unter Berücksichtigung des Berufsrisikos, des Bildungsgrades oder der Fachkenntnisse, die zu der Arbeit verlangt werden, sowie der Fähigkeiten und Eigenschaften des Arbeitnehmers, die der Arbeitgeber gekannt hat oder hätte kennen sollen.“

Darüber hinaus können auch das leichte Verschulden des Arbeitnehmers, das Mit- oder Selbstverschulden des Arbeitgebers und die Lohnhöhe als Reduktionsgründe herangezogen werden.²²¹

Das Berufsrisiko bezeichnet das Schadensrisiko, das bei gewissen Tätigkeiten erfahrungsgemäss erhöht ist und somit vom Arbeitgeber zu tragen ist.²²²

Dabei kann das Vorliegen eines Berufsrisiko im Falle der Tätigkeit als Flugkommandant bejaht werden.²²³ Von vier Gefahrenbereichen, die bspw. Meier (1978) zur Ermittlung des Berufsrisikos definiert, erfüllt die Tätigkeit als Flugkommandant mindestens zwei.²²⁴ Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass auch für die Berufe Strassenbahn- und Lokomotivführer ein Berufsrisiko gesehen wird²²⁵, macht diese Einstufung durchaus Sinn. Das Berufsrisiko wirkt sich daher für den Flugkommandanten als haftungsmildernden Grund auf seine Haftung aus.

²¹⁹ Emmel, F., 2016, S. 39.

²²⁰ Ibid., S. 40.

²²¹ Emmel, F., 2016, S. 40, ebenso Müller, R., 2006, S. 6.

²²² Emmel, F., 2016, S. 40, ebenso Meier, K., 1978, S. 41.

²²³ So auch Meili, K., 2014, S. 70.

²²⁴ Namentlich besteht eine Gefahr durch die Arbeitstechnik (hohes Arbeitstempo bei komplexer Tätigkeit), ebenso wie eine potenzielle Gefahr durch Überforderung der körperlichen und geistigen Fähigkeiten des Arbeitnehmers (Bspw. durch Ermüdung) (Meier, K., 1978, S. 43).

²²⁵ Meier, K., 1978, S. 43.

Des Weiteren spielt der Verschuldensgrad des Arbeitnehmers bei der Bemessung des Schadenersatzes eine zentrale Rolle, wobei dieses vermutet wird, wenn der Arbeitgeber die ersten drei Haftungsvoraussetzungen nach Art. 321e OR nachweisen kann.²²⁶ Von leichter Fahrlässigkeit wird dann gesprochen, wenn der Arbeitnehmer etwas nicht beachtet hat, was er bei genauerem Überlegen hätte beachten werden müssen.²²⁷ Dahingegen muss für das Vorliegen von grober Fahrlässigkeit der Arbeitnehmer „elementare Vorsichtspflichten“ missachtet haben.²²⁸

Ein weiterer möglicher Grund für die Reduktion der Haftung stellt das Mit- oder Selbstverschulden des Arbeitgebers dar, wobei insbesondere Ungenügen der Arbeitsabläufe, der Instruktion und der Kontrolle ins Gewicht fallen.²²⁹ Ein Wegfall der Schadenersatzpflicht seitens Arbeitnehmer kann dann erfolgen, wenn der Arbeitgeber die schadenstiftende Handlung anordnet, duldet oder genehmigt.²³⁰

iii) Haftungsumfang

Zur Abschätzung des Umfangs des Schadens kann mit nachfolgenden Massstäben gerechnet werden. Sofern der Arbeitnehmer den Schaden durch leichte Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, reduziert sich sein Anteil i.d.R. auf einen Bruchteil des Schadens.²³¹ Dabei kann in der Praxis jeweils mit einem Schadenersatz in der Höhe eines Monatslohns gerechnet werden.²³² Bei mittlerer Fahrlässigkeit kann in der Praxis mit einem Schadenersatz in der Höhe von zwei Monatslöhnen gerechnet werden²³³, bei grober Fahrlässigkeit von drei Monatslöhnen.²³⁴ In Fällen, in denen es gelingt dem Arbeitnehmer Absicht nachzuweisen, kann Ersatz für den vollen Schaden gefordert und durchgesetzt werden.²³⁵

²²⁶ Emmel, F., 2016, S. 39.

²²⁷ Ibid., S. 40.

²²⁸ Ibid., S. 40.

²²⁹ Ibid., S. 40.

²³⁰ Ibid., S. 41.

²³¹ Ibid., S. 40.

²³² Müller, R., 2006, S. 8.

²³³ So z.B. auch BGE 4C.103/2005, E. 6.

²³⁴ Müller, R., 2006, S. 8.

²³⁵ Ibid., S. 8.

c) **Ausservertragliche Haftung**

Der Kommandant gewerbmässiger Flüge wird in der Regel in einem Arbeitsverhältnis sein und ist somit im Sinne des Montrealer Übereinkommens (MÜ), des Warschauer Abkommens (WA) und des LTrV zu den Leuten des Luftfrachtführers zu zählen.²³⁶ Der Halter haftet daher in den meisten Fällen für den Schaden, den der Pilot während seiner Arbeit verursacht.²³⁷ Die Haftung des Piloten richtet sich dagegen nach den Bestimmungen der Art. 41ff. OR. Sofern er allerdings in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat, kann er sich nach Art. 30 MÜ auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen des MÜ für den Luftfrachtführers stützen.²³⁸ Die Bestimmungen finden mit Ausnahme der Beförderung von Gütern keine Anwendung, wenn der Kommandant absichtlich oder leichtfertig und im Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts verursacht wurde.²³⁹

Die Haftung des Luftfrachtführers richtet sich nach Art. 17 ff. MÜ. Die folgenden Bestimmungen sind im Zusammenhang mit Art. 30 MÜ für den Kommandanten relevant.

Art. 18 Abs. 2 MÜ Beschädigung von Gütern

Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit er nachweist, dass die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung der Güter durch einen oder mehrere der folgenden Umstände verursacht wurde:

- a) die Eigenart der Güter oder ein ihnen innewohnender Mangel;*
- b) mangelhafte Verpackung der Güter durch eine andere Person als den Luftfrachtführer oder seine Leute;*
- c) eine Kriegshandlung oder ein bewaffneter Konflikt;*
- d) hoheitliches Handeln in Verbindung mit der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr der Güter.*

²³⁶ Meili, K., 2014, S. 66.

²³⁷ Ibid., S. 66.

²³⁸ Ibid., S. 67.

²³⁹ Ibid., S.67.

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Massnahmen zu ergreifen.

Weist der Luftfrachtführer nach, dass die Person, die den Schadenersatzanspruch erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Verlangt eine andere Person als der Reisende wegen dessen Tod oder Körperverletzung Schadenersatz, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung insoweit befreit, als er nachweist, dass eine unrechtmässige Handlung oder Unterlassung des Reisenden, sei es auch nur fahrlässig, den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Dieser Artikel gilt für alle Haftungsbestimmungen in diesem Übereinkommen einschliesslich Artikel 21 Absatz 1.

Für Schäden, die Dritten am Boden entstehen, haftet der Halter des Luftfahrzeugs kausal aus Art. 64 ff. LFG, wobei ein Regress des Halters auf den Piloten nach Art. 51 OR möglich ist.²⁴⁰ Es ist daher in einem solchen Fall wenig sinnvoll, direkt gegen den Piloten vorzugehen.²⁴¹

d) Rechtsprechung zur zivilrechtlichen Haftung

Im Folgenden soll die geltende Rechtsprechung zur Haftung des Kommandanten aufgelistet werden. Dabei werden die jeweils wichtigsten Punkte aus den Urteilen zusammengefasst und auf eine Darstellung der Sachverhalte in der Regel verzichtet.

²⁴⁰ Meili, K., 2014, S. 69.

²⁴¹ Ibid., S. 69.

BVGer A-4925/2013 und A-7102/2013

Der Pilot muss etwaigem Zeitdruck von Arbeit- oder Auftraggebern oder einer Stresssituation durch einen missglückten Landeversuch standhalten können. Trotz eines etwaigen äusseren Drucks muss ein Pilot in der Lage sein, die Landung abubrechen, wenn die Bedingungen für eine solche seiner Meinung nach nicht erfüllt sind. Sollte eine solche Stresssituation vorgelegen haben, welche den Piloten zu einer falschen Entscheidung verleitete, wäre dies als Selbstverschulden zu werten.

Für die Einhaltung der Sichtminima im nicht überwachten Flugraum ist der Kommandant auch dann alleine verantwortlich, auch wenn ihm zu optimistische Wetterbedingungen gemeldet wurden (Art. 5 VVR). Er ist dafür verantwortlich dafür, dass die Sicherheit anderer nicht gefährdet wird. Spätestens nach einem missglückten Landeversuch aufgrund schlechter Sichtbedingungen hätten die Piloten nicht nochmal zu landen versuchen dürfen, sondern hätten zu einem Ausweichflughafen weiterfliegen müssen.

LG Köln, Urteil vom 10. Februar 2010, Az. 20 O 161/07

Das Starten eines Flugzeugs von einem Rollweg stellt eine erhebliche Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt dar. Es erhöht die Gefahr eines Unfalls um ein Vielfaches ebenso wie die Tatsache, dass dadurch eine erhebliche Gefährdung für Insassen des eigenen Flugzeugs, aber auch der anderer Maschinen und des Flughafenspersonals verursacht wird.

Auch wenn es aufgrund schlechter Sicht trotz der unterschiedlichen Beleuchtung schwierig gewesen sein sollte, die Startbahn von dem Rollweg zu unterscheiden, ändert dies nichts an der groben Fahrlässigkeit des Piloten. Es wäre dann die Pflicht des Piloten gewesen, seine Position besonders genau und insbesondere vor der für den Start erforderlichen Beschleunigung noch einmal zu kontrollieren und sicherzustellen, dass er sich tatsächlich auf der Startbahn befand.

Bei einem Starten von dem Rollweg und nicht von der Startbahn liegt in subjektiver Hinsicht ein besonders schweres Verschulden vor. Ein "blosses" Augenblicksversagen kann nur dann vom Vorwurf grober Fahrlässigkeit befreien, wenn weitere, in der Person des Handelnden liegende besondere Umstände hinzukommen, die den Grund des momentanen Versagens erkennen und in einem milderen Licht erscheinen lassen.

BGE 104 IV 49

Der Pilot darf einen Flug nach Sichtflugregeln erst beginnen, wenn sich aufgrund der Wettervorhersagen voraussehen lässt, dass die Wetterverhältnisse längs der Strecke und auf

dem Zielflugplatz einen solchen erlauben. Zu den für einen Flug massgebenden Unterlagen gehört also in erster Linie die allgemeine Flugwetterprognose. Der Kommandant wurde wegen fahrlässiger Verursachung eines Flugunfalls verurteilt.²⁴²

BVGer A-7918/2010

Der Kommandant des Luftfahrzeuges hat von seiner Letztentscheidungsbefugnis Gebrauch zu machen und einen anderen Landeplatz zu verlangen, wenn er annehmen muss, dass er auf dem ihm zugewiesenen Platz nicht sicher landen kann. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Anweisung des Flugverkehrsleiters (vorliegend „You may park....“ - also "sie können..."/"sie dürfen...") nicht imperativen Charakter aufweist.

e) Haftung nach dem Verantwortlichkeitsgesetz

Wenn der Kommandant in Ausübung seiner hoheitlichen Befugnisse einen Schaden verursacht, richtet sich die Haftung nach dem VG. Dabei haftet primär die Fluggesellschaft und sekundär der Bund für den Fehlbetrag.²⁴³ Der Rückgriff auf den Kommandanten ist nach Art. 15 VKL i.V.m. Art. 99 LFG möglich, wenn er den Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet hat.²⁴⁴

f) Strafrechtliche Haftung

i) Tatbestände

Der Kommandant kann nicht nur zivilrechtlich, sondern auch strafrechtlich belangt werden. Dabei kommen namentlich die Bestimmungen über strafbare Handlungen gegen Leib und Leben in Frage:

- Art. 111
- Art. 117
- Art. 122
- Art. 123
- Art. 125

Darüber hinaus auch zu beachten ist Art. 237 StGB, welcher die Störung des öffentlichen Verkehrs betrifft. Gemäss Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 StGB wird mit Gefängnis bestraft, wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich

²⁴² Müller, R., 2017, Folie 28

²⁴³ Meili, K., 2014, S. 71.

²⁴⁴ Ibid., S. 71.

Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Dabei muss eine nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit für den Erfolgseintritt bestanden haben und Leib und Leben von Menschen müssen in konkreter Weise betroffen gewesen sein.²⁴⁵

Die geltende Rechtsprechung zu obigen Fällen wird im nächsten Kapitel betrachtet.

ii) Rechtsprechung zur strafrechtlichen Haftung

6B_779/2009 - Störung des öffentlichen Verkehrs

Bei anspruchsvollem Wetter erfolgte der Anflug nicht stabilisiert und beim Durchstart berührte der linke Flügel die Piste, wodurch es zu Beschädigungen kam.²⁴⁶ Eine konkrete Gefahr für das Rechtsgut Leib und Leben reicht zur Tatbestandsmässigkeit von Art. 237 Ziff. 2 StGB aus. Eine Verletzung desselben ist nicht erforderlich. Es darf als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, dass aus einem ungewollten Bodenkontakt des Flugzeugs (insbesondere durch Streifen des Flügels) oder einer missglückten Landung erhebliche Verletzungen resultieren können.

BGE 97 IV 69 - Fahrlässige Tötung

Nach Art. 18 Abs. 3 StGB macht sich der fahrlässigen Tatbegehung schuldig, wer die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet hat, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist. Die Vorsehbarkeit der Folgen eigenen Verhaltens hängt demnach ausser von den Umständen des Einzelfalles insbesondere auch von den persönlichen Verhältnissen ab, zu denen namentlich die geistigen Anlagen, die Bildung, die berufliche Erfahrung usw. zählen.

Bei ungewöhnlich schneller Abnahme des Treibstoffs kann der Pilot nicht ohne Weiteres annehmen, dass dies auf eine Fehlfunktion der Anzeige zurückzuführen ist. Namentlich dann, wenn der Zeiger nicht etwa plötzlich stillsteht oder mehr oder weniger heftig ausschlägt, sondern einen linear verlaufenden steten Rückgang verzeichnet, muss für den fluggewohnten und technisch bewanderten Piloten bei gebotener Sorgfalt die Möglichkeit einer Benzinpanne so nahe liegen, dass eine sofortige Landung zumindest zum Zwecke einer Verifikation ein Gebot elementarster Vorsicht ist. Dies auch deswegen, weil im Flug i.d.R. nicht bekannt sein kann, welcher Art das Leck ist, ob sich dieses bei einem Weiterflug nicht vergrössern und der

²⁴⁵ SK.2006.2, E. 2.1.2.

²⁴⁶ Müller, R., 2017, Folie 30

Verlust an Treibstoff in vermehrtem Masse als bisher zunehmen werde. Wer bei diesen alarmierenden Anzeichen nicht gelandet ist, war unverantwortlich und dies fällt ihm als Fahrlässigkeit zur Last.

BGE 105 IV 41 - Störung des öffentlichen Verkehrs

Der Pilot hat fahrlässig flugtechnische Fehler gemacht und die Windeinflüsse falsch beurteilt, was zur Notlandung und zur leichten Verletzung der beiden mitfahrenden Passagiere geführt hat. Auch bestand die Gefahr schwerer Verletzung. Der Pilot war der Ansicht, dass er sich nicht „im öffentlichen Verkehr“ befand. Allerdings fällt die Gefährdung des Passagiers durch den Fahrzeugführer unter Art. 237 StGB, unabhängig davon, ob und wieviele Fahrzeuge zufälligerweise in der Nähe zirkulieren.

BGE 100 IV 54 - Störung des öffentlichen Verkehrs

Auch Mitfahrer nehmen am Verkehr teil, und es wäre wirklichkeitsfremd, den Führer eines Passagierschiffes oder den Piloten eines Linienflugzeugs im Personenverkehr, der in grobfahrlässiger Weise seine Führerpflicht verletzt und dadurch Leib und Leben seiner Passagiere schwer gefährdet, einzig deswegen nicht wegen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs zu bestrafen, weil er sich dabei fern eines andern Wasser- und Luftfahrzeuges gehalten hat.

BGE 106 IV 121

Wer durch vorsätzliche Störungshandlungen wissentlich das erhöhte Risiko eines Flugzeugabsturzes schafft, ist gemäss Art. 237 Ziff. 1 StGB zu bestrafen, auch wenn die Möglichkeit, das durch die Störung geschaffene Risiko zu meistern, noch gegeben ist und hinterher nicht eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit der Katastrophe festgestellt werden kann.

Durch die Übermüdung des Piloten entstand für die Insassen der Maschine und die Insassen anderer Flugzeuge (Kollisionsrisiko bei Start und Landung) eine erhebliche Gefahr.

BGE 85 IV 136

Art. 237 StGB ist auch anwendbar, wenn die Gefahr, welche nach dem normalen Gang der Dinge nahe lag, durch Zufall oder das Verhalten eines Beteiligten abgewendet wird.

D. Problembereiche

1. Standortanalyse

Die wohl grösste Herausforderung stellt zweifelsohne die Menge der relevanten Bestimmungen dar, ebenso wie die Tatsache, dass diese breit und über mehrere Regulierungsebenen verstreut sind. Es gibt bis heute kein Abkommen, welches abschliessend alle Aufgaben- und Kompetenzbereiche eines Luftfahrzeugführers regelt²⁴⁷, obwohl vor 1980 mehrere erfolglose Anläufe unternommen wurden.²⁴⁸ Vor allem die durch die rasante Entwicklung der Luftfahrtindustrie nötige Arbeit an anderen Abkommenstexten die Arbeit an einer Konvention über die Rechte und Pflichten des Flugkommandanten immer wieder unterbrochen.²⁴⁹ Auch die IATA hat ihren Teil dazu beigetragen, dass ein entsprechendes Dokument nie zur Unterzeichnung gelangte.²⁵⁰ Die Wahrscheinlichkeit, dass zum aktuellen Zeitpunkt noch ein entsprechendes Abkommen entworfen wird, ist klein, weswegen an dieser Stelle nicht weiter auf die Thematik eingegangen werden soll.²⁵¹

In der Praxis arbeiten Kommandanten mit dem Betriebshandbuch (Operations Manual, OM), in welchem ihre Aufgabenbereiche in aller Regel ausreichend definiert sind. Einen Überblick über die relevanten Rechtsgrundlagen erhält der Kommandant dadurch allerdings nicht, da diese jeweils nicht zitiert sind. Darüber hinaus sind im OM die relevanten Bestimmungen zu den Verantwortlichkeiten des Kommandanten nicht kondensiert dargestellt, sondern über verschiedene Themenbereiche und hunderte Seiten hinweg verstreut.

2. Haftungssituation

Hinzu kommt, dass die Tätigkeit des Kommandanten eine gewisse Komplexität mit sich bringt. Dies ist unter anderem dadurch bedingt, dass er verschiedenartige Funktionen in einer Person vereint. Der Kommandant fungiert während seiner Arbeitszeit als Vertreter des Arbeitgebers gegenüber der Besatzung und Passagieren, ist Träger staatlicher Exekutivgewalt

²⁴⁷ Schwenk, W. & Giumulla, E., 2013, S. 369.

²⁴⁸ Namentlich durch die CITEJA, welche bereits vor dem zweiten Weltkrieg einen Entwurf für eine entsprechende Konvention erstellt hatte (Diederiks - Verschoor, I. H., 2006, S. 33).

²⁴⁹ Dies waren namentlich das Tokioter Abkommen und das Warschauer Abkommen (Diederiks - Verschoor, I. H., 2006, S. 33).

²⁵⁰ Kamminga, M.S., 1953, S. 126.

²⁵¹ Dabei ist allerdings anzumerken, dass in der Literatur mehrfach auf die Notwendigkeit einer einheitlichen Regulierung der Rechtsstellung des Kommandanten hingewiesen wurde (Kamminga, M.S., 1953, S. 126, Knauth, A., 1947, S. 160 & 169 und gar Diederiks - Verschoor, I. H., 2006, S. 36).

und verantwortlich für die Flugsicherheit. Jede dieser Funktionen stützt sich auf andere Rechtsgrundlagen und entsprechend muss ein Kommandant im Einzelfall seine Entscheidungen diesen Grundlagen anpassen.

Sodann agiert der Kommandant bei der Ausübung seiner Tätigkeit in einer sehr wettbewerbsintensiven Branche und steht im Betriebsalltag entsprechend häufig unter Zeitdruck.

Diese Umstände können es dem Kommandanten erschweren, Entscheidungen im Einzelfall sorgfältig abzuwägen, weil er sich mit gewissen Zielkonflikten konfrontiert sieht. Dabei ist namentlich derjenige zwischen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit zu erwähnen. Zur Veranschaulichung sei an dieser Stelle das Beispiel der Treibstoffplanung aufgeführt. Treibstoff ist einer der grössten Kostenpunkte für Luftfahrtunternehmen.²⁵² Im Hinblick auf die für einen Flug mitzuführende Menge an Treibstoff, gibt es gesetzliche Minima, die eingehalten werden müssen. Schlussendlich ist es aber die Entscheidung des Kommandanten, ob und wie viel Treibstoff er zusätzlich mitnimmt. Es ist im Interesse des Unternehmens - und daher als Arbeitnehmer seine Pflicht - möglichst wenig mitzunehmen, weil dadurch Kosten minimiert werden. Auf der anderen Seite sollte er im Interesse der Sicherheit eher zu viel als zu wenig Treibstoff mitnehmen, damit auf keinen Fall ein Engpass entsteht.

3. Tokioter Abkommen

Das Tokioter Abkommen stellt in der Praxis für den Kommandanten eines gewerbsmässigen Fluges eine sehr wichtige Rechtsgrundlage dar. Ihre Bedeutung hat in den Jahrzehnten seit Inkrafttreten stetig zugenommen und sie dürfte auch in Zukunft aus den in Kapitel II. B. 4. b) i) dargelegten Gründen nicht abnehmen.

Allerdings stellt vor allem die Tatsache, dass gewisse Begriffe und Konzepte des Abkommens darin nicht näher definiert sind, für Kommandanten eine potenzielle Problematik dar. Dies bezieht sich bspw. auf Begriffe wie „good order and discipline“ und „reasonable measures“. Auch die Rechtsprechung gibt verhältnismässig wenig Aufschluss über die Rechtslage im Hinblick auf die beiden Konzepte. Vor allem der Fall Eid verdeutlicht eher, wie schwer sich „korrektes“ Handeln im Sinne des Tokioter Abkommens in der Praxis für den Kommandanten gestalten kann.

²⁵² Wittmer, A., Bieger, T. & Müller, R., 2011, S. 44.

Es ist auch schwer zu definieren, was unter „good order and discipline“ verstanden werden kann. Art. 1 des Abkommens unterscheidet klar zwischen der Sicherheit und der Ruhe und Ordnung an Bord (Abs. 1, lit. b: „acts which ... *or* which jeopardize good order and discipline on board.“). Störendes Verhalten kann also auch dann bereits einen Eingriff auf Grundlage des Abkommens verlangen, wenn die Sicherheit noch gar nicht gefährdet ist, womit ein grosser Ermessensspielraum für den Kommandanten entsteht.

E. Folgerungen aus dem theoretischen Teil

Der theoretische Teil dieser Arbeit hat verdeutlicht, dass die Vielzahl der relevanten Erlasse es sehr erschweren, sich einen Überblick über die Rechtsstellung des Kommandanten zu verschaffen. Um es dem Kommandanten zu erleichtern, seine Entscheidungen im Einzelfall zu treffen könnte ein Bewusstsein für die relevanten Normen durchaus hilfreich sein.

Die Funktion des Kommandanten ist komplex und facettenreich. Sie umfasst sowohl zwischenmenschliche als auch technische Aspekte. In diesem Zusammenhang wird dem Kommandanten durch das Regelwerk grundsätzlich ein grosser Ermessensspielraum gegeben. Im Betriebsalltag sieht sich der Kommandant mit verschiedenen Zielkonflikten konfrontiert, die es ihm erschweren können, eine Entscheidung zu treffen. Sodann arbeitet er häufig und vor allem im Kurzstreckenbetrieb unter viel Zeitdruck.

Es erscheint vor diesem Hintergrund als zwingend notwendig, dass die Kommandanten rechtsschutzversichert sind. Dabei sollte vor allem beachtet werden, dass eine freie Anwahl möglich ist, weil es von zentraler Bedeutung ist, dass ein Luftrechtsexperte zu Hilfe gezogen werden kann.

III. Besonderer Praktischer Teil

A. Übersicht über die empirische Studie

1. Untersuchungsziele

Der praktische Teil dieser Arbeit soll die durch den theoretischen Teil der Arbeit aufgeworfenen Fragestellungen und Erkenntnisse klären bzw. überprüfen.

Es soll in einem ersten Schritt festgestellt werden, ob und wie das gesetzliche Regelwerk nach Ansicht der verschiedenen Untersuchungszielgruppen verbesserungsbedürftig ist.

In einem zweiten Schritt wird die Haftungssituation betrachtet. Obschon es sich bei der Tätigkeit des Flugkommandanten zweifelsohne um eine handelt, die mit einem Berufsrisiko nach Art. 321e Abs. 2 OR behaftet ist, soll auch untersucht werden, wodurch dieses begründet wird. Die Ermittlung der Faktoren, die auf das Vorliegen eines Berufsrisikos hindeuten, dürfte dabei helfen, diejenigen Faktoren zu identifizieren, die die Tätigkeit des Kommandanten im Betriebsalltag erschweren. Sodann soll geklärt werden, welche der gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen des Kommandanten zu den „elementaren“ Vorsichtspflichten²⁵³ gezählt werden können und ab wann entsprechend eine grobe Fahrlässigkeit vorliegen kann.

Darüber hinaus soll der Begriff der Ruhe und Ordnung an Bord definiert werden. Es soll namentlich geklärt werden, welche Verhaltensweisen zwar keine Gefährdung der Sicherheit, aber dennoch eine Gefährdung der Ruhe und Ordnung an Bord darstellen können und somit ein Eingreifen des Kommandanten rechtfertigen.

In einem letzten Schritt soll abgeklärt werden, ob es für notwendig erachtet wird, eine Rechtsschutzversicherung abzuschliessen und wie viele der Kommandanten eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen haben. Ebenso interessiert in diesem Zusammenhang, was beim Abschluss einer solchen Versicherung beachtet werden muss.

2. Untersuchungszielgruppen

Um obige Ziele zu erreichen wurden zum einen Interviews mit Luftrechtsexperten, Ansprechpartnern aus dem Linienbetrieb, der Business Aviation und Kommandanten geführt.²⁵⁴ Dabei wurde bei allen Interviewpartner, d.h. auch bei den Kommandanten darauf Wert gelegt, dass betreffende Interviewpartner zumindest über ein juristisches Basiswissen

²⁵³ Emmel, F., 2016, S. 40.

²⁵⁴ Siehe dazu Anhang A1, Verzeichnis der Gesprächspartner.

verfügen, um die Aussagekraft und damit den Wert der Ergebnisse für die Praxis möglichst zu erhöhen.

Zum anderen wurde eine Umfrage mit Kommandanten einer schweizerischen Fluggesellschaft durchgeführt.²⁵⁵

3. Datenerhebungsmethodik

Die Interviews wurden grundsätzlich nach dem Schema im Anhang A1 geführt, wobei teilweise auch weiterführende Fragen gestellt wurden. Die Interviews wurden wo es möglich war persönlich durchgeführt. In drei Fällen konnten die Interviews allerdings aus Gründen der geographischen Entfernung nur telefonisch, in einem Fall nur über e-Mail geführt werden. Die Ergebnisse werden in dieser Arbeit zusammengefasst und anonym wiedergegeben.

Die Umfrage mit den Kommandanten wurde persönlich durchgeführt, indem die Autorin im Operation Center am Zürcher Flughafen Kommandanten direkt ansprach. Dreimal wurde der Fragebogen elektronisch ausgefüllt, wobei die Autorin den Link betreffenden Kommandanten hat persönlich zukommen lassen.²⁵⁶ Es zeichneten sich schnell klare Ergebnisse ab, wodurch sich die Autorin dazu veranlasst sah, die quantitative Umfrage bei 11 Teilnehmern zu beenden.

4. Untersuchungsgrenzen

Es wäre nach Ansicht der Autorin bereichernd gewesen, mindestens einen Interviewpartner aus der Rechtsabteilung einer schweizerischen Fluggesellschaft zu befragen. Leider liess sich kein entsprechender Gesprächspartner finden, weswegen dieser Blickwinkel weitgehend ausser Acht gelassen wurde. Des Weiteren fand ein Interview aufgrund geographischer Distanz via e-Mail statt, was es nicht ermöglicht hat, punktuelle Rückfragen zu stellen. Diesen Umstand hat die Autorin bei der Auswertung der Daten berücksichtigt.

Zur quantitativen Umfrage lässt sich anmerken, dass durch die Befragung im Operation Center nur Kommandanten der Kurzstrecke erreicht wurden. Dieser Umstand mindert nach Ansicht der Autorin die Aussagekraft der Ergebnisse höchstens geringfügig. Es wäre bspw. denkbar, dass Kommandanten auf der Langstrecke ihre Arbeit als etwas eintöniger empfinden (Frage 6 des Fragebogens), als die Kommandanten auf der Kurzstrecke.

²⁵⁵ Siehe dazu Anhang A3, Fragebogen.

²⁵⁶ <https://www.findmind.ch/survey.php?go=start&id=mvjtav&lang=&pid=&g=&k=&p=>, wobei die Umfrage bis zum 17. November, 12:00 aktiviert blieb.

B. Ergebnisse aus der qualitativen Studie

1. Standortanalyse

Die Interviewpartner beurteilten die Gesetzeslage zur Rechtsstellung des Kommandanten alle grundsätzlich als adäquat ausgestaltet. Bemängelt wurde teilweise die Unübersichtlichkeit und die Menge an relevanten Gesetzestexten. Widersprüchlichkeiten und wesentliche Unklarheiten liessen sich auf der Gesetzebene wenige nennen. Dabei wurde namentlich das Beispiel der Bordgewalt gegenüber der Besatzung erwähnt. Gemäss Art. 10 Abs. 2 VKL endet die Befehlsgewalt des Kommandanten gegenüber der Besatzung mit der Entlassung nach Erledigung der Arbeiten, die mit der Beendigung des Fluges verbunden sind. Es ist nicht näher definiert, wann dies der Fall ist. Es sei aber denkbar, dass die Befehlsgewalt des Kommandanten noch während der gesamten Zeit, in der sich die Besatzung auf der „Airside“, also im Sicherheitsbereich des Flughafens, befindet, fortbestehe.

Weitaus mehr potenzielle Probleme sahen die Interviewpartner dahingegen auf der operativen Ebene. So stelle sich bspw. die Frage, wie und wann der Kommandant von seiner Befugnis, umfangreiche Beweissicherung vorzunehmen²⁵⁷, in der Praxis Gebrauch machen sollte. Bei der Beurteilung solcher Handlungen des Kommandanten sei Kulanz eines beurteilenden Richters von grosser Bedeutung. Es empfehle sich allerdings grundsätzlich, in entsprechenden Situationen zu bedenken, dass das Problem nicht während dem Flug gelöst werden muss, sondern dass gegebenenfalls eine Identifikation der beteiligten Parteien reicht, damit diese später von der Polizei befragt werden können.

Teilweise muss der Kommandant auch rasche Indizienentscheide fällen. Ein Beispiel dafür sei „komisches“, aber nicht sicherheits- oder ordnungsgefährdendes Verhalten eines Passagiers beim Boarding. Dieses könne auf der einen Seite potenziell ein frühes Anzeichen für spätere Probleme darstellen, auf der anderen Seite aber auch anders, bspw. durch eine Behinderung, begründet sein.

Auch ist es für den Kommandanten vor allem während des Flugs schwer, sich eine wahrheitsgetreue Vorstellung der Situation in der Kabine zu machen, weil er in aller Regel von der Kommunikation mit der Kabinenbesatzung abhängig ist. Die Feststellung des Sachverhalts kann somit im Einzelfall schwer fallen und das Finden der angemessenen Massnahmen noch schwerer.

²⁵⁷ Bspw. im Falle eines vermuteten Diebstahls an Bord.

Mehrfach wurde auch der Zielkonflikt zwischen Wirtschaftlichkeit und Sicherheit angesprochen, welcher in der Praxis am häufigsten Probleme bereiten dürfte. Dabei sei allerdings zu beachten, dass der Kommandant zwar schon sein Bestes tun müsse, um das Luftfahrzeug ökonomisch möglichst effizient zu führen, er sei aber nicht dazu verpflichtet. Dahingegen ist er klar rechtlich dafür verantwortlich, den Flug sicher durchzuführen, weswegen er im Zweifelsfall unbedingt immer im Interesse der Sicherheit entscheiden sollte. Im Hinblick auf diesen Zielkonflikt führten zwei der Gesprächspartner aus, dass der Druck bei kleineren Fluggesellschaften häufig grösser ist, was eine potenzielle Gefahrenquelle darstellen kann. Es falle bspw. sofort auf, wenn von gesamthaft vier Piloten einer immer bedeutend mehr Treibstoff tankt.

Als Orientierung zur Entscheidung im Einzelfall wurde von nahezu allen Interviewpartnern der „gesunde Menschenverstand“ erwähnt und von einem Interviewpartner auch das Konzept des „good airmanship“. Dabei kann es helfen, sich zu fragen, ob und wie man das geplante Vorgehen dem Vorgesetzten oder einer Behörde gegenüber rechtfertigen bzw. erklären würde. Grundsätzlich empfiehlt es sich auch, immer streng nach dem OM des Arbeitgebers zu arbeiten. Viele Fluggesellschaften verfügen des Weiteren über Anlaufstellen, die man im Zweifelsfall kontaktieren kann. Dies gestaltet sich am Boden allerdings einfacher als in der Luft.

2. Haftungssituation

Im Hinblick auf die anerkannten Regeln der Luftfahrt lässt sich festhalten, dass nirgends genau umschrieben ist, welche diese sind. Die Mehrheit der Interviewpartner war sich darüber einig, dass darunter alles verstanden werden könne, was zwar nicht schriftlich festgehalten ist, was aber ein Pilot, der nach bestem Wissen und Gewissen arbeitet, unter keinen Umständen machen würde. Als Beispiel wurde von einem der Berufspiloten die Maxime genannt, dass eine rote Linie niemals überrollt werden darf. Auch wenn der Luftverkehrsleiter eine entsprechende Freigabe gibt, muss der Pilot, der kurz davor steht, mit seinem Luftfahrzeug eine rote Linie zu überrollen, den Luftverkehrsleiter auf diesem Umstand hinweisen und sich dessen vergewissern, dass er die rote Linie tatsächlich überrollen darf.

Das Berufsrisiko ergibt sich vorwiegend durch die Komplexität der Materie in Kombination mit dem Zeitdruck im Alltag, welche es unvermeidbar mache, dass im Betriebsalltag Fehler unterlaufen, die Kosten verursachen können. Diese Fehler werden meistens nur durch leichte Fahrlässigkeit verursacht. Es stellt sich die Frage, inwiefern bei solchen Fehlern die Kosten

vom Kommandanten zu tragen sind. Darüber hinaus wurde von einem der Berufspiloten auch erwähnt, dass die Aviatik trotz aller Bemühungen keine exakte Wissenschaft sei. Namentlich sei die sichere Durchführbarkeit eines Fluges jeweils auch immer stark vom Wetter abhängig, womit ein kleines Restrisiko nicht selten am Kommandanten hängen bleibe.

Die Mehrheit der Interviewpartner sprach des Weiteren die Problematik langer Arbeitszeiten an, wobei einer der Berufspiloten der Ansicht war, dass diese das grösste Risiko darstelle. Müdigkeit wirke sich sowohl auf die Aufmerksamkeit des Piloten aus, als auch auf seine Kommunikationsfähigkeit. Beide sind für den sicheren Flugbetrieb äusserst wichtig.

Zur groben Fahrlässigkeit nannten die Interviewpartner grundsätzlich keine konkreten Beispiele, sondern betonten, dass die Beurteilung sinnvollerweise nur case-by-case erfolgen sollte. Allerdings wurde von mehreren Gesprächspartnern erwähnt, dass Fliegen unter Einfluss von Alkohol oder Drogen klar grobfahrlässig sei. Ein Berufspilot erwähnte auch ein mögliches Beispiel für grobe Fahrlässigkeit. Wenn der Kommandant eine Freigabe für einen Taxiway von der Luftverkehrsleitung bekommt, der gemäss seinen Unterlagen nicht für Luftfahrzeuge mit der Spannweite des seinigen vorgesehen ist, hat er den Luftverkehrsleiter darauf hinzuweisen und nicht auf den Taxiway zu rollen, bevor er nicht sicher ist, dass dem Luftverkehrsleiter kein Fehler unterlaufen ist.

3. Tokioter Abkommen

Alle Interviewpartner waren sich darin einig, dass der Begriff der Ruhe und Ordnung an Bord sich im Hinblick auf die Flugsicherheit definiert. Nur eine Handlung, die zumindest das Potenzial birgt, zu einem späteren Zeitpunkt eine Gefahr für die Flugsicherheit darzustellen, rechtfertigt einen Eingriff auf Grundlage des Tokioter Abkommens.

Der Begriff der Ordnung müsse eher weiter gefasst werden, wenn man bedenke, dass in der gewerbmässigen Luftfahrt in aller Regel viele Menschen unterschiedlichster Kulturen auf engem Raum zusammenkommen. Die Ordnung diene dem friedlichen Zusammenleben mehrerer Menschen an einem Ort, wenn auch nur zeitweise. Auf einem Flugzeug bedürfe es dazu verhältnismässig grosser Rücksichtnahme und Einschränkung. Das heisst, dass ein Eingriff an Bord zur Aufrechterhaltung der Ordnung eher gerechtfertigt sein kann, als in einem Fussballstadion.

Wichtig sei namentlich, dass eine Massnahme oder ein Eingriff konsequent nur auf die Sicherstellung der Ruhe und der Ordnung und somit letztlich auf die sichere Durchführung des Fluges abzielt. Dies kann in der Praxis unter gewissen Umständen Schwierigkeiten

bereiten, wenn bspw. ein Vorfall an Bord stattfindet, der innerhalb der Besatzung für grosse Empörung sorgt. Dadurch könnte ein Kommandant sich potenziell dazu verleiten lassen, Massnahmen zu ergreifen, die nicht nur sichernd, sondern auch strafend wirken. Damit würde er seine Kompetenzen überschreiten.

Massgebend für die Notwendigkeit eines Eingriffes sollte darüber hinaus nicht die Schwere des Fehlverhaltens sein, sondern welche Auswirkungen das Fehlverhalten auf die Situation in der Passagierkabine hat. Sobald eine Situation die Aufmerksamkeit der gesamten Kabinenbesatzung oder eines grossen Teils der Kabinenbesatzung in Anspruch nimmt, kann davon ausgegangen werden, dass die Flugsicherheit darunter leidet. Die Passagiere sind dazu verpflichtet, sich so zu verhalten, dass die Kabinenbesatzung dieser Aufgabe nachkommen kann.

Im Einzelfall empfiehlt es sich, eine Deeskalation anzustreben und nur im äussersten Notfall massiv eingreifende Massnahmen zu veranlassen. Normalerweise ist dies möglich, da sich „klassische“ Fälle von unruly Passagieren über Stunden hinweg und langsam entwickeln, was es dem Kommandanten erlaubt, immer einen Schritt voraus zu sein. Dies bedingt gute Kommunikation innerhalb der Besatzung.

In der „Hitze des Gefechts“ kann eine Situation schnell unkontrollierbar wirken, obwohl sie es gar nicht sein muss. Bevor der Kommandant eine Entscheidung fällt, sollte er sich grundsätzlich selbst ein Bild der Lage machen, indem er mit den Beteiligten spricht und gegebenenfalls selbst in die Kabine geht, um alle Informationen einzuholen.

Als mögliche Störfaktoren der Ruhe und Ordnung an Bord können lautes, raumgreifendes Verhalten, exzessiver Alkoholenuss, Verweigerung, den Anordnungen der Besatzung Folge zu leisten, körperliche Übergriffe, Drohungen sowie provozierendes Verhalten gegenüber anderen Kulturen genannt werden. Bei der Kombination dieser Störfaktoren mit einer Gruppe mehrerer Passagiere, muss bedacht werden, dass Gruppendynamik eine Situation schneller eskalieren lassen kann.

4. Rechtsschutzversicherung

Die Mehrheit der Interviewpartner war sich darüber einig, dass es für den Kommandanten unverzichtbar ist, eine Rechtsschutzversicherung abzuschliessen. Es sei denkbar, dass in

Zukunft die Fälle zunehmen, in denen Piloten für ihre Handlungen persönlich belangt werden. Eine entsprechende Entwicklung könne bei den Fluglotsen bereits beobachtet werden²⁵⁸.

Die Piloten grosser Fluggesellschaften sind mehrheitlich in einer Gewerkschaft organisiert. Sie erhalten in der Regel von der Gewerkschaft aus eine angemessene rechtliche Beratung und Vertretung, wenn sie ein rechtliches Problem im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit haben.

Darüber hinaus hilft bei diesen Gesellschaften auch der Arbeitgeber meistens selber bereits mit, wenn es darum geht, rechtlich problematische Situationen zu handhaben. Gerade öffentlich-rechtliche Verfahren liessen sich dadurch oft im Keim ersticken. In aller Regel stellt sich die Fluggesellschaft hinter ihre Piloten.

Vor allem für Berufspiloten kleinerer Fluggesellschaften ist es daher wichtig, dass sie rechtsschutzversichert sind, da der Arbeitgeber in der Regel keine Rechtsschutzversicherung für den Piloten hat und sie keinen Schutz durch eine Gewerkschaft erhalten.

Beim Abschluss der Rechtsschutzversicherung sollte vor allem bedacht werden, dass die Problemstellungen in der Aviatik üblicherweise die Bearbeitung durch einen Luftrechtsexperten erfordern. Bei nicht spezialisierten Juristen besteht die Gefahr, dass sie zu wenig von der fliegerischen Materie verstehen, um Piloten gut zu vertreten, weswegen es sehr wichtig sei, dass die Möglichkeit zur freien Anwaltswahl bestehe.

Des Weiteren empfiehlt es sich auch, zu prüfen, dass durch die Versicherung alles gedeckt wird. Oftmals sind bspw. zollrechtliche Probleme nicht gedeckt.

C. Ergebnisse aus der quantitativen Studie

1. Rücklaufquote

Die Umfrage im Operation Center wurde jeweils persönlich durchgeführt, wodurch sichergestellt war, dass alle Kommandanten, die einen Fragebogen erhielten, diesen ausfüllten. Drei Fragebögen wurden darüber hinaus via e-Mail an Kommandanten geschickt. Von diesen wurden zwei beantwortet, womit die Rücklaufquote für die quantitative Studie sich auf 91,66 Prozent beläuft.

²⁵⁸ In diesem Zusammenhang wurde zweimal der Fall des Fluglotsen erwähnt, der im März 2011 kurz nacheinander zwei Passagierflugzeugen die Startfreigabe auf sich kreuzenden Pisten gab (<https://www.nzz.ch/zuerich/bezirksgericht-buelach-freispruch-fuer-fluglotsen-kritik-fuer-skyguide-ld.133199>, zuletzt besucht am 14. November 2017, 12:34).

2. Umfrageteilnehmer

Alle Kommandanten fliegen auf der Kurzstrecke, wobei die meisten noch weniger als 5 Jahre als Kommandant tätig sind. Einer der Kommandanten hat über 5 Jahre Erfahrung in der Führungsposition.

3. Standortanalyse

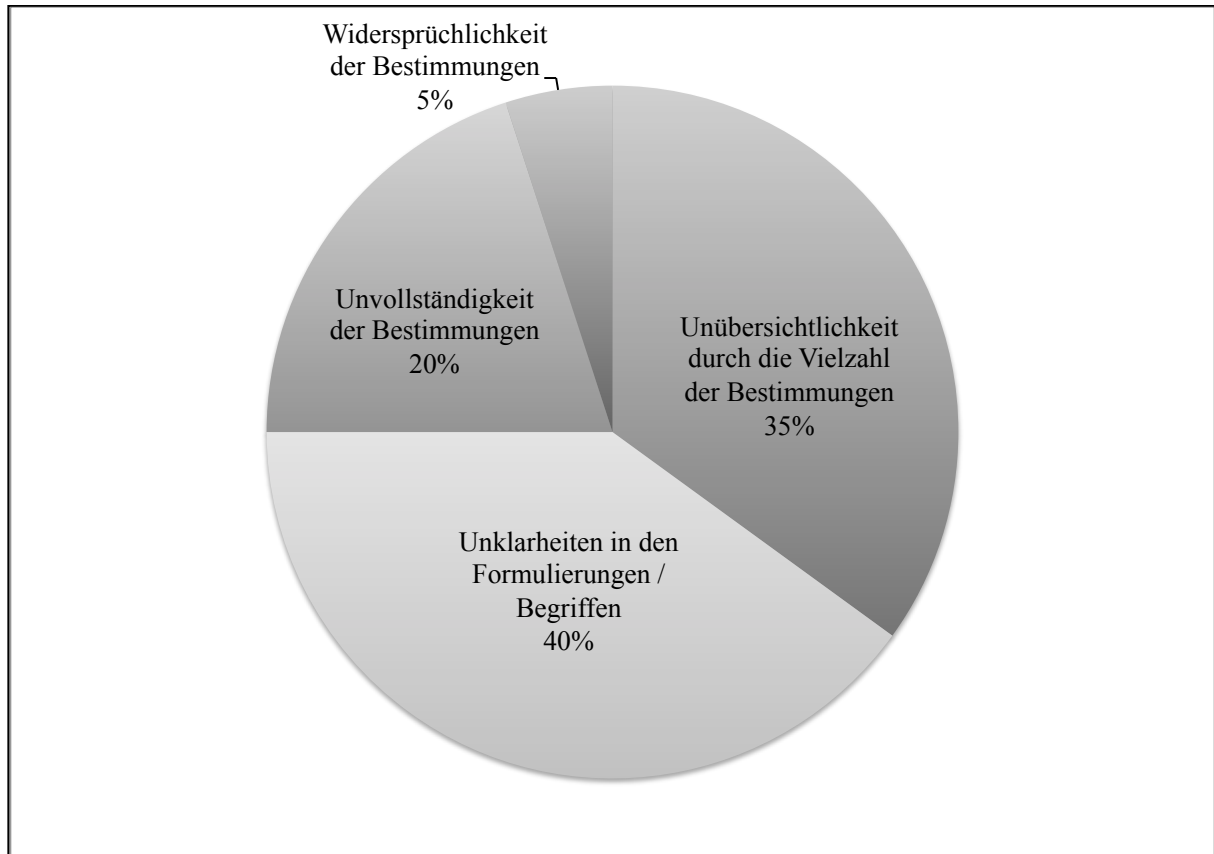
Die Kommandanten beurteilten die rechtlichen Grundlagen, wie sie im OM ihrer Unternehmung dargestellt werden, grundsätzlich als zufriedenstellend. Sechs (58 Prozent) der Umfrageteilnehmer halten das gesetzliche Regelwerk eher nicht für verbesserungsbedürftig, fünf (42 Prozent) für teilweise verbesserungsbedürftig.

Dabei wurden namentlich die Unübersichtlichkeit aufgrund der Vielzahl der Bestimmungen und die Unklarheiten im Zusammenhang mit den Formulierungen und Begriffen angekreuzt, wie dem unten abgebildeten Kuchendiagramm entnommen werden kann. Nur 20 Prozent der Mangelhaftigkeit ist nach Ansicht der Kommandanten durch Unvollständigkeit der Bestimmungen begründet und ein Kommandant sieht Widersprüchlichkeiten in den Bestimmungen.

Zudem gaben zwei Kommandanten eigene Antworten auf die Frage, wobei einer bemängelte, dass es viele „Graubereiche“ gäbe.

Der andere stellte die Praxistauglichkeit für gewisse Bestimmungen in Frage. Dazu führte er aus, dass im OM bspw. festgehalten sei, dass der Kommandant sicherzustellen habe, dass alle vorgesehenen Abläufe („standard, emergency as well as security procedures and regulations“) von seiner gesamten Besatzung eingehalten werden. Er könne dies höchstens für den First Officer sicherstellen und auch dort nur begrenzt. Vieles basiere auf Delegation und Vertrauen, verantwortlich sei er schlussendlich trotzdem.

Abb. 1: Mängel des gesetzlichen Regelwerks



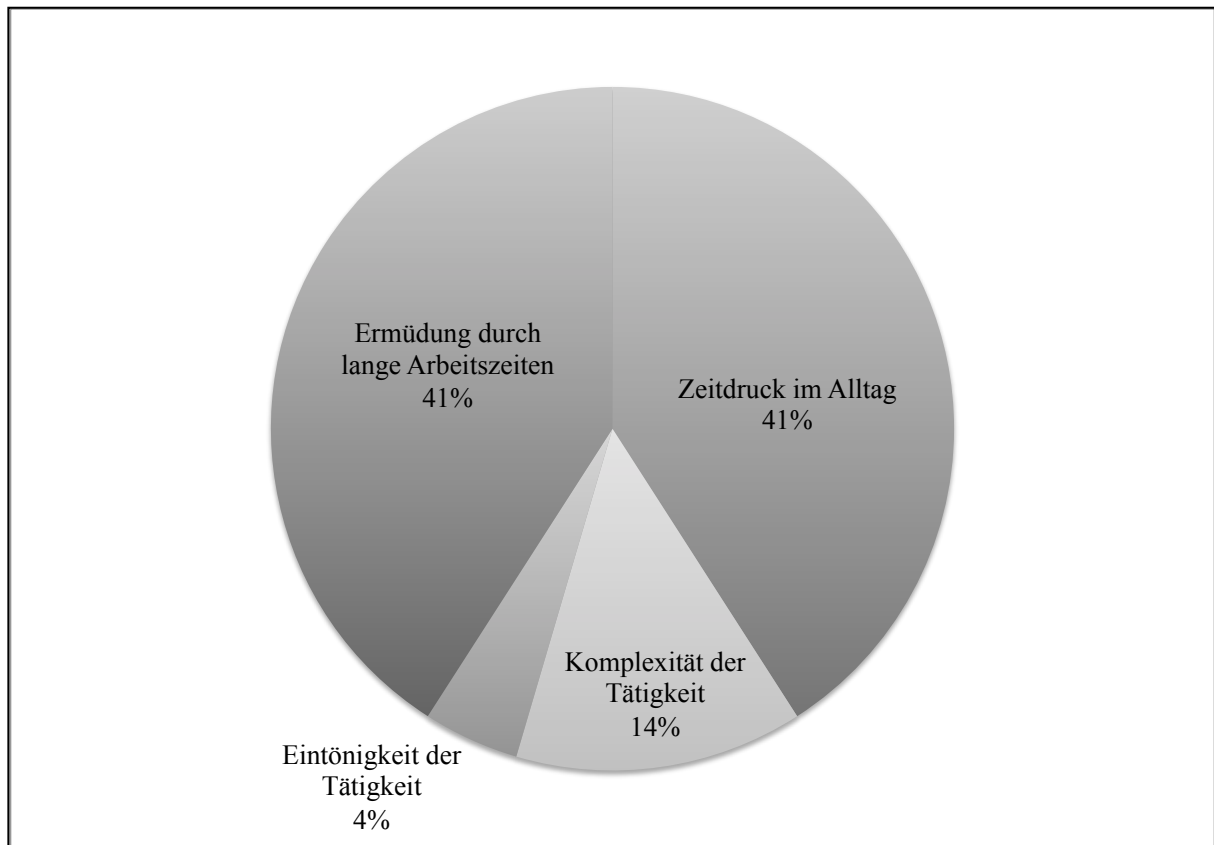
Quelle: Eigene Darstellung

4. Haftungssituation

Eine grosse Mehrheit der Kommandanten empfindet vor allem die Ermüdung durch lange Arbeitszeiten und den Zeitdruck im Alltag als erschwerende Faktoren in Bezug auf ihre Tätigkeit. Einer führte dabei aus, dass sich längere Arbeitszeiten auf die Denk- und Leistungsfähigkeit stark auswirken, wodurch die Fehleranfälligkeit exponentiell steige. Ein anderer wies darauf hin, dass es teilweise schwer sei, unter Zeitdruck allen Regeln aus dem OM nachzukommen, die nicht direkt sicherheitsrelevant seien.

Zudem gaben drei Kommandanten die Komplexität der Tätigkeit und einer die Eintönigkeit der Tätigkeit als erschwerende Faktoren an.

Abb. 2: Erschwerende Faktoren der Tätigkeit als Kommandant



Quelle: Eigene Darstellung

Den Kommandanten wurde im Zusammenhang mit der Haftungsthematik ein kurzer Fall präsentiert. Damit sollte ermittelt werden, wie sie im Einzelfall entscheiden, wenn sie mit einem Zielkonflikt zwischen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit konfrontiert sind. Dabei muss der Kommandant auf einem Turnaround zwischen Einhalten der Flugdienstzeitlimiten und Einhalten von Sicherheitsvorschriften entscheiden. Das Gewicht des halbvollen Wassertanks ist unklar und das Dokument für die Beladung (load sheet) kann nur mit entsprechenden Abklärungen (Zeitaufwand: 10 - 15 Minuten) richtig ausgefüllt werden. Wenn sie die Position im load sheet genau eintragen wollen, überschreitet die Besatzung die zulässige Arbeitszeit mit Sicherheit um mindestens zehn Minuten. Andernfalls kann der Flug noch innerhalb der zulässigen Flugdienstzeit durchgeführt werden. Das Gewicht des Wassertanks liegt zwischen 50 und 100 Kilogramm.

Nur zwei der Kommandanten geben an, dass sie das Gewicht des Wassertanks genau abklären würden, neun Kommandanten würden das Gewicht abschätzen und so eintragen. Dabei führt einer aus, dass mit dieser Vorgehensweise die Sicherheit nicht gefährdet wird, weil das

fragliche Gewicht dazu nicht gross genug ist. Der Coordinator könne sogar, ohne es dem Kommandanten mitzuteilen, zusätzlich 100 Kilogramm laden. Der Kommandant kann sich mit dem Coordinator absprechen und so sicherstellen, dass dieser nichts zusätzlich lädt. Dann ist er mit diesem Vorgehen sicher nicht „unsafe“.

5. Rechtsschutzversicherung

Alle befragten Kommandanten gaben an, dass sie rechtsschutzversichert seien.

D. Folgerungen aus dem praktischen Teil

Die Ergebnisse aus dem praktischen Teil haben diejenigen aus dem theoretischen Teil weitgehend bestätigt. Sowohl die Interviewpartner, als auch die befragten Kommandanten beurteilten das gesetzliche Regelwerk zwar als adäquat ausgestaltet, bemängelten aber die Unübersichtlichkeit der Bestimmungen. Zudem wurden die Bestimmungen von den Kommandanten als teilweise unklar beurteilt. Auch wiesen viele der Interviewpartner auf die operativen Schwierigkeiten hin, die im Zusammenhang mit dem grossen Ermessensspielraum des Kommandanten bestehen.

Die Interviewpartner und Befragten waren sich auch im Hinblick darauf einig, dass die Tätigkeit des Kommandanten in der Praxis vor allem durch Zeitdruck und lange Arbeitszeiten erschwert wird. Der Zielkonflikt zwischen Wirtschaftlichkeit und Sicherheit steht dabei häufig im Mittelpunkt.

Im Hinblick auf die Rechtsschutzversicherung lässt sich feststellen, dass die Interviewpartner mehrheitlich empfehlen, eine abzuschliessen und dabei vor allem darauf zu achten, dass ein Luftrechtsexperte so schnell als möglich hinzugezogen werden kann. Die befragten Kommandanten gaben alle an, dass sie rechtsschutzversichert sind. Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese alle bei einer grösseren Luftgesellschaft angestellt und daher vermutlich Mitglied der Gewerkschaft sind. Es ist auch für Berufspiloten kleinerer Unternehmen zentral, dass sie versichert sind.

IV. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

A. Zusammenfassung

Das Ziel dieser Arbeit war es zu klären, welche Grundlagen im Hinblick auf die Rechtsstellung des Kommandanten relevante Bestimmungen enthalten und diese Bestimmungen komprimiert darzustellen und zu analysieren. Im Zusammenhang damit wurde auch die vorhandene Rechtsprechung und Literatur betrachtet. Dabei wurde thematisch vorgegangen. Es kann namentlich festgestellt werden, dass es zur Rechtsstellung des Kommandanten eine überbordende Menge an Bestimmungen auf verschiedenen Regulierungsebenen gibt, die dem Kommandanten grundsätzlich einen grossen Ermessensspielraum geben. Der theoretische Teil der Arbeit lässt somit die Schlussfolgerung zu, dass die rechtliche Stellung des Kommandanten zwar ausreichend geregelt ist, aber die Unübersichtlichkeit und die Vielzahl der Bestimmungen dennoch einen gewissen Missstand darstellen.

Eine empirische Studie soll in der Folge vor allem klären, wie Luftrechtsexperten und Kommandanten die Rechtsgrundlagen beurteilen, um zu definieren, wo Handlungsbedarf besteht. Die Ergebnisse reflektieren, dass die meisten Probleme in der Praxis für die Kommandanten auf faktischer, operativer Ebene auftauchen. So tun sich die Kommandanten namentlich mit dem grossen Ermessensspielraum schwer, der ihnen im Rahmen des rechtlichen Regelwerks gewährt wird. Dieser ist zwar unverzichtbar. Bei den Kommandanten, die üblicherweise nicht über eine juristische Grundausbildung verfügen, kann dieser Ermessensspielraum allerdings auch eine gewisse Unsicherheit auslösen. Entsprechend wird betrachtet, wie der Kommandant sein Ermessen im Betriebsalltag am sinnvollsten ausüben kann. Dabei werden namentlich diejenigen Aspekte beleuchtet, die in der Praxis des Linienverkehrs von grosser Relevanz sind, unter anderem das Tokioter Abkommen und die Haftungssituation. Im Hinblick auf diese Thematiken werden einige Grundsätze herausgearbeitet und teilweise Handlungsempfehlungen formuliert.

B. Handlungsempfehlungen für die Praxis

In der Folge werden diese Grundsätze und Handlungsempfehlungen aufgeführt.

1. Trotz der Unübersichtlichkeit, die durch die Verstreuung und Vielzahl der relevanten Bestimmungen entsteht, besteht in der Praxis erwiesenermassen kein Bedarf, neue und zusammenfassende Rechtsgrundlagen zu erlassen. Daran ändert auch die Komplexität der

Materie und die hohe Bedeutung, die dem Kommandanten im Betriebsalltag zukommt, nichts.

Die Rechtsstellung des Kommandanten ist grundsätzlich adäquat geregelt und das grosse Ermessen, welches er in der Praxis hat, ist gerechtfertigt. Dass im Umgang mit diesem Ermessensspielraum bei den Kommandanten offenbar zumindest noch beschränkt Unsicherheiten und Unklarheiten bestehen, deutet darauf hin, dass die Schulung der Kommandanten im rechtlichen Bereich in zweierlei Hinsicht angepasst werden könnte.

- Obwohl es auf den ersten Blick wenig einladend und gar unnötig wirken mag, könnte nach Ansicht der Autorin die Ergänzung der rechtlichen Schulung durch einige juristische Grundlagen Abhilfe verschaffen. Damit wird keineswegs die Einführung juristischer Vorlesungen vorgeschlagen. Der Schwerpunkt sollte zweifelsohne auf der Betrachtung der operativen Ebene liegen.

Vielmehr sollten in den Schulungen vor allem zwei juristische Konzepte, nämlich jenes der Fahrlässigkeit und jenes der Verhältnismässigkeit, kurz abgehandelt werden. Vertrautheit mit den entsprechenden Konzepten und der juristischen Denkweise bedeutet Vertrautheit mit dem Massstab, an welchem die Kommandanten im Falle eines Zivil- oder Strafprozesses gemessen werden. Kenntnis der Konzepte könnte es den Kommandanten entsprechend erleichtern, ihre Entscheidungen im Einzelfall besser abzuwägen und sich in der Ausübung ihrer Befugnisse auch in schwierigen Situationen nicht unsicher zu fühlen.

- Sodann könnte es auch sinnvoll sein, die Weiterbildung, bzw. die sogenannten Recurrent Trainings zur Aufrechterhaltung der Lizenz, dahingehend anzupassen, dass auch Aspekte der rechtlichen Stellung des Kommandanten erneut betrachtet werden. Dieser Ansatz scheint aus Kostengründen jedoch eher weniger gut umsetzbar.

2. Das Tokioter Abkommen stellt eine der wichtigsten Grundlagen für den Kommandanten im internationalen Linienverkehr dar. Das vermehrte Auftreten von Gewalt und Fehlverhalten von Passagieren an Bord lässt vermuten, dass Kommandanten in Zukunft eher mehr als weniger von der ihnen zugesprochenen Bordgewalt Gebrauch machen dürften. Vor diesem Hintergrund bestehen die im theoretischen Teil dieser Arbeit bemängelten Aspekte weiterhin. Mit dem Montrealer Protokoll von 2014 wurde ein erster Schritt in die richtige Richtung unternommen. Dabei klärt der neu einzufügende Artikel 15 bis, welche Handlungen einen Eingriff des Kommandanten rechtfertigen. Die

Kommission hat es allerdings versäumt, im gleichen Zuge alle Begriffe, die einen gewissen Interpretationsspielraum gewähren, zu umschreiben. Namentlich die Begriffe der „reasonable grounds to believe“ und „reasonable measures“ in Artikel 6 bilden nicht Gegenstand des Protokolls, obwohl diese Begriffe für den Kommandanten in der Praxis von grosser Bedeutung sind.

Auch unabhängig davon stellt das Montrealer Protokoll eine Verbesserung des aktuellen Abkommenstextes dar. Es tritt allerdings erst in Kraft, wenn es 22 Staaten ratifiziert haben, weswegen es wünschbar ist, dass die Schweiz das Protokoll sobald als möglich unterzeichnet und ratifiziert.

3. Eine Versicherungspflicht für Besatzungsmitglieder besteht aktuell nicht.²⁵⁹ Vor dem Hintergrund der Ergebnisse dieser Arbeit erscheint es zentral, dass Berufspiloten generell, aber vor allem Kommandanten eine Rechtsschutzversicherung haben. Zwar ist die Wahrscheinlichkeit generell klein, dass der Kommandant direkt rechtlich belangt wird und auch der Regress auf Privatpersonen ist in der Praxis selten.²⁶⁰ Ausschliessen lassen sich entsprechende Fälle allerdings nicht. Zwei der Interviewpartner erwähnten gar explizit die Möglichkeit einer Zunahme solcher Fälle. Nach Ansicht der Autorin wäre deswegen die Einführung einer Versicherungspflicht für Kommandanten zu empfehlen.

²⁵⁹ Meili, K., 2014, S. 131.

²⁶⁰ Ibid., S. 132.

Anhänge

A1 Verzeichnis der Gesprächspartner

Name	Funktion	Datum, Ort
Philip Bärtschi	lic. iur., Rechtsanwalt spezialisiert auf Luftfahrtrecht, Privatpilot	9. November 2017 Luzern
Reto Dubach	lic. iur., Legal Counsel / Stv. Sektionsleiter BAZL	3. November 2017 Ittingen
Anonym	Rechtsanwalt, Berufspilot, Kommandant	3. August 2017 Kanton Zürich
Stefan Dall'Oglio	Senior Underwriter Aerospace AIG Europe Limited, London	6. November 2017 Glattbrugg
Cedric Gitchenko	Director of Operations and Training ExecuJet Europe Kommandant	14. November 2017 (Telefonat)
Simon Gruhn	Dr. iur., Berufspilot, SFO	5. November 2017 (e-Mail)
Lukas Meyer	Berufspilot Kommandant	8. November 2017 (Telefonat)
Ruedi Spring	Flight Safety Manager Berufspilot SFO	2. Oktober 2017 Kloten
Simone Wagner	Compliance Officer Paralegal Jet Aviation AG	13. November 2017 (Telefonat)

A2 Interviewfragen

1. Bestehen Ihrer Meinung nach Lücken / wesentliche Unklarheiten / Widersprüche im gesetzlichen Regelwerk zur rechtlichen Stellung des Flugkommandanten?
2. Welches sind in der Praxis Ihrer Meinung nach die für den Flugkommandanten problematischsten Fälle im Hinblick auf die Ausübung seiner gesetzlichen Verpflichtungen? Welches sind die schwierigsten Interessenabwägungen, mit denen er sich im Alltag konfrontiert sieht?
3. Wie kann er vorgehen, bzw. woran kann der Kommandant sich orientieren, wenn er im Hinblick auf einen konkreten Fall im Operations Manual keine Informationen findet?
4. Welches sind Ihrer Ansicht nach die „anerkannten Regeln der Luftfahrt“ (Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges, Art. 6 Abs. 1, Art. 7) und auf welche gesetzlichen oder vertraglichen Grundlagen sind sie gestützt?
5. Besteht Ihrer Ansicht nach ein Berufsrisiko (Art. 321e OR) bei der Tätigkeit als Kommandant? Woraus ergibt sich die Gefährlichkeit der Tätigkeit?
6. Ab wann kann von grober Fahrlässigkeit gesprochen werden? Was sind die elementaren Vorsichtspflichten?
7. Was kann Ihrer Meinung nach unter „good order and discipline on board“ im Sinne der Tokyo Convention (Art. 6 Abs. 1 lit. (b)) verstanden werden?
8. Welche Beispiele gibt es für Verhalten, welches „good order and discipline“ an Bord stört?
9. Würden Sie den Kommandanten empfehlen, eine Rechtsschutzversicherung abzuschliessen? Worauf sollten sie dabei besonders achten?
10. Haben Sie weitere Bemerkungen oder Anregungen?

A3 Fragebogen

Frage 1:

Ich bin Kommandant auf der

- Kurzstrecke
- Langstrecke
- Kurz- und Langstrecke

Frage 2:

Wie lange sind Sie bereits als Kommandant tätig?

- < 5 Jahre
- 5 - 10 Jahre
- 11 - 15 Jahre
- 15 Jahre <

Frage 3:

Ich halte das gesetzliche Regelwerk (wie im OM dargestellt) für verbesserungsbedürftig.

- Trifft zu
- Trifft eher zu
- Trifft teilweise zu
- Trifft eher nicht zu
- Trifft nicht zu

Frage 4:

Falls Sie der Ansicht sind, dass das gesetzliche Regelwerk verbesserungsbedürftig ist: Was stört Sie an der aktuellen Situation? (mehrere Antworten möglich)

- Unübersichtlichkeit durch die Vielzahl der Bestimmungen
- Unklarheiten in den Formulierungen / Begriffen
- Unvollständigkeit der Bestimmungen
- Widersprüchlichkeit der Bestimmungen
- Eigene Antwort:

Frage 5:

Geben Sie wenn möglich Beispiele:

Frage 6:

Welches sind Ihrer Meinung nach erschwerende Faktoren Ihrer Tätigkeit? (mehrere Antworten möglich)

- Zeitdruck im Alltag
- Komplexität der Tätigkeit
- Eintönigkeit der Tätigkeit
- Ermüdung durch lange Arbeitszeiten
- Zwischenmenschliche Schwierigkeiten
- Eigene Antwort:

Frage 7:

Warum und wie wirken sich diese Faktoren erschwerend aus?:

Frage 8:

Bitte geben Sie an, wie Sie in folgender Situation entscheiden würden:

Sie sind im Turnaround (mit einem Flugzeug der A320-Familie) und stehen kurz vor Antritt des letzten Flugs des Tages (gesamthaft vier). Die Besatzung ist nahe daran, ihre gesetzlich maximal zulässige Flugdienstzeit zu überschreiten. Das Gewicht des halbvollen Wassertanks ist unklar und das Dokument für die Beladung (load sheet) kann nur mit entsprechenden Abklärungen (Zeitaufwand: 10 - 15 Minuten) richtig ausgefüllt werden. Wenn Sie die Position im load sheet genau eintragen wollen, überschreitet die Besatzung die zulässige Arbeitszeit mit Sicherheit um mindestens zehn Minuten. Andernfalls kann der Flug noch innerhalb der zulässigen Flugdienstzeit durchgeführt werden.

- Ich kläre genau ab, wie schwer der Wassertank ist und unterschreibe das load sheet erst dann. Der Flug kann nicht mehr innerhalb der zulässigen Flugdienstzeit durchgeführt werden.
- Ich schätze ab, wie schwer der Wassertank ungefähr ist (es handelt sich um maximal 50 - 100 kg) und lasse die Position so eintragen. Dann unterschreibe ich das load sheet. Der Flug kann noch innerhalb der zulässigen Flugdienstzeit durchgeführt werden.
- Eigene Antwort:

Frage 9:

Erläutern Sie bei Bedarf Ihre Entscheidung:

Frage 10:

Haben Sie eine Rechtsschutzversicherung?

- Ja
- Nein

Frage 11:

Falls nein, warum nicht? :

- Ich halte es nicht für notwendig
- Ich bin noch nicht dazu gekommen, eine abzuschliessen
- Mir war nicht bewusst, dass ich die Möglichkeit habe, eine abzuschliessen
- Eigene Antwort:

Frage 12:

Haben Sie sonst noch Anmerkungen oder Anregungen?

A4 Übersicht über die Änderungen (EU) Nr. 83/2014

ORO.FTL.105 Begriffsbestimmungen

1. ‚akklimatisiert‘ (acclimatised): ein Zustand, in dem die zirkadiane biologische Uhr eines Besatzungsmitgliedes mit der Zeitzone synchronisiert ist, in der sich das Besatzungsmitglied aufhält. Ein Besatzungsmitglied gilt als akklimatisiert in Bezug auf eine Zeitzone mit einer Bandbreite von 2 Stunden um die Ortszeit am Abflugort. Weicht die Ortszeit an dem Ort, an dem ein Dienst beginnt, um mehr als 2 Stunden von der Ortszeit an dem Ort ab, an dem der nächste Dienst beginnt, gilt das Besatzungsmitglied für die Berechnung der höchstzulässigen täglichen Flugdienstzeit als akklimatisiert entsprechend den Werten in Tabelle 1.

Abb. 3: Tabelle 1

Zeitdifferenz (h) zwischen Referenzzeit und Ortszeit, zu der das Besatzungsmitglied den nächsten Dienst beginnt	Seit Meldung zur Referenzzeit verstrichene Zeit				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

Quelle: Verordnung (EU) Nr. 83/2014, ORO.FTL.105, Ziff. 1, Tabelle 1

‚B‘ — bedeutet akklimatisiert an die Zeitzone des Abflugorts,

‚D‘ — bedeutet akklimatisiert an die Zeitzone des Orts, an dem das Besatzungsmitglied seinen nächsten Dienst beginnt, und

‚X‘ — bedeutet, dass sich das Besatzungsmitglied in einem unbekanntem Akklimatisierungszustand befindet.

2. ‚Referenzzeit‘ (reference time): die Ortszeit an der Meldestelle in einer Zeitzone mit einer Bandbreite von 2 Stunden um die Ortszeit, an die ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist;

ORO.FTL.205 Flugdienstzeit (Flight Duty Period, FDP)

b) Grundlegende höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit

1. Die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit ohne Verlängerungen für akklimatisierte Besatzungsmitglieder muss der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

Abb. 4: Tabellarische Darstellung der höchstzulässigen Flugzeit (Akklimatisiert)

Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit — Akklimatisierte Besatzungsmitglieder									
Beginn der Flugdienstzeit zur Referenzzeit	1-2 Flugabschnitte	3 Flugabschnitte	4 Flugabschnitte	5 Flugabschnitte	6 Flugabschnitte	7 Flugabschnitte	8 Flugabschnitte	9 Flugabschnitte	10 Flugabschnitte
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

Quelle: Verordnung (EU) Nr. 83/2014, ORO.FTL.205, lit. b), Ziff. 1, Tabelle 2

2. Wenn die Besatzungsmitglieder sich in einem unbekanntem Akklimatisierungszustand befinden, muss die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

Abb. 5: Tabellarische Darstellung der höchstzulässigen Flugzeit (unbekannter Zustand)

Tabelle 3						
Besatzungsmitglieder in einem unbekanntem Akklimatisierungszustand						
Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit nach Flugabschnitten						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

Quelle: Verordnung (EU) Nr. 83/2014, ORO.FTL.205, lit. b), Ziff. 2, Tabelle 3

1. Wenn die Besatzungsmitglieder sich in einem unbekanntem Akklimatisierungszustand befinden und der Betreiber ein Ermüdungsrisikomanagement eingeführt hat, muss die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

Abb. 6: Tabellarische Darstellung der höchstzulässigen Flugzeit (unbekannter Zustand mit Ermüdungsrisikomanagement)

Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit nach Flugabschnitten						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

Quelle: Verordnung (EU) Nr. 83/2014, ORO.FTL.205, lit. b), Ziff. 3, Tabelle 4

Die Werte der folgenden Tabelle können angewendet werden, sofern das Ermüdungsrisikomanagement des Betreibers kontinuierlich die Aufrechterhaltung des geforderten Sicherheitsniveaus überwacht.

- c) (...)
- d) Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit für akklimatisierte Besatzungsmitglieder bei Verlängerungen ohne Ruhezeiten während des Flugs.
 1. Die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit darf an jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen höchstens zweimal um bis zu 1 Stunde verlängert werden. In diesem Fall:
 - i) sind die Mindestruhezeiträume vor und nach dem Flug um 2 Stunden zu verlängern oder
 - ii) ist der Ruhezeitraum nach dem Flug um 4 Stunden zu verlängern.
 2. Werden aufeinander folgende Flugdienstzeiten verlängert, sind die zusätzlichen Ruhezeiten vor und nach dem Flug zwischen den beiden verlängerten Flugdienstzeiten auf einander folgend zu gewähren.
 3. Die Verlängerung ist im Voraus zu planen und zu begrenzen auf höchstens:
 - i) 5 Flugabschnitte, wenn die Flugdienstzeit sich nicht mit dem Tagesrhythmus-Tief überschneidet, oder
 - ii) 4 Flugabschnitte, wenn die Flugdienstzeit sich mit dem Tagesrhythmus-Tief um bis zu 2 Stunden überschneidet, oder
 - iii) 2 Flugabschnitte, wenn die Flugdienstzeit sich mit dem Tagesrhythmus-Tief um mehr als 2 Stunden überschneidet.

4. Eine Verlängerung der grundlegenden höchstzulässigen täglichen Flugdienstzeit ohne Ruhezeiten während des Flugs darf nicht mit Verlängerungen aufgrund von Ruhezeiten während des Flugs oder unterbrochener Flugdienstzeit (Split Duty) in derselben Dienstzeit kombiniert werden.
- e) (...)
- f) Unvorhergesehene Umstände während des Flugbetriebs — Ermessen des Kommandanten
1. Die Bedingungen für die Änderung der Beschränkungen für Flugdienst-, Dienst- und Ruhezeiten durch den Kommandanten im Fall unvorhergesehener Umstände während des Flugbetriebs, die zur Meldezeit oder danach eintreten, müssen folgende Kriterien erfüllen:
 - i) die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit, die sich aus der Anwendung von ORO.FTL.205 Buchstabe b und e oder von ORO.FTL.220 ergibt, darf nicht um mehr als 2 Stunden verlängert werden, es sei denn, die Flugbesatzung wurde verstärkt; in diesem Fall darf die höchstzulässige Flugdienstzeit um bis zu 3 Stunden verlängert werden;
 - ii) wird auf dem letzten Flugabschnitt während einer Flugdienstzeit die zulässige Verlängerung aufgrund unvorhergesehener Umstände nach dem Start überschritten, kann der Flug zum Bestimmungs- oder zu einem Ausweichflugplatz fortgesetzt werden und
 - iii) die sich an die Flugdienstzeit anschließende Ruhezeit darf verkürzt werden, aber niemals 10 Stunden unterschreiten.
 2. Der Kommandant hat im Fall von unvorhersehbaren Umständen, die zu starker Ermüdung führen könnten, die tatsächliche Flugdienstzeit zu verkürzen und/oder die Ruhezeit zu verlängern, um jede schädliche Auswirkung auf die Flugsicherheit zu vermeiden.
 3. Bevor der Kommandant Änderungen gemäß den Unterabsätzen 1 und 2 beschließt, hat er alle Besatzungsmitglieder im Hinblick auf ihren Grad der Aufmerksamkeit zu konsultieren.
 4. Der Kommandant hat dem Betreiber einen Bericht vorzulegen, wenn er in Ausübung seines Ermessens eine Flugdienstzeit verlängert oder eine Ruhezeit verkürzt.
 5. Wenn die Verlängerung einer Flugdienstzeit oder die Verkürzung einer Ruhezeit 1 Stunde überschreitet, hat der Betreiber der zuständigen Behörde nicht später als 28 Tage nach dem betreffenden Ereignis eine Kopie des Berichts zu übermitteln, dem er seine Stellungnahme beifügen muss.

6. Der Betreiber hat ein nicht mit Sanktionen verbundenes Verfahren für die in dieser Bestimmung beschriebene Ermessensausübung anzuwenden und im Betriebshandbuch zu beschreiben.

Eigenständigkeitserklärung

Ich erkläre hiermit,

dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig, ohne fremde Hilfe und ohne Verwendung anderer als der angegebenen Hilfsmittel verfasst habe;

dass ich sämtliche verwendeten Quellen erwähnt und gemäss gängigen wissenschaftlichen Zitierregeln korrekt zitiert habe;

dass ich sämtliche immateriellen Rechte an von mir allfällig verwendeten Materialien wie Bilder oder Grafiken erworben habe oder dass diese Materialien von mir selbst erstellt wurden;

dass das Thema, die Arbeit oder Teile davon nicht bereits Gegenstand eines Leistungsnachweises einer anderen Veranstaltung oder Courses waren, sofern dies nicht ausdrücklich mit dem Referenten/der Referentin im Voraus vereinbart wurde und in der Arbeit ausgewiesen wird;

dass ich ohne schriftliche Zustimmung der Universität keine Kopien dieser Arbeit an Dritte aushändigen oder veröffentlichen werde, wenn ein direkter Bezug zur Universität St.Gallen oder ihrer Dozierenden hergestellt werden kann;

dass ich mir bewusst bin, dass meine Arbeit elektronisch auf Plagiate überprüft werden kann und ich hiermit der Universität St.Gallen laut Prüfungsordnung das Urheberrecht soweit einräume, wie es für die Verwaltungshandlungen notwendig ist;

dass ich mir bewusst bin, dass die Universität einen Verstoß gegen diese Eigenständigkeitserklärung sowie insbesondere die Inanspruchnahme eines Ghostwriter-Service verfolgt und dass daraus disziplinarische wie auch strafrechtliche Folgen resultieren können, welche zum Ausschluss von der Universität resp. zur Titelaberkennung führen können.

Urdorf, 20. November 2017

.....

Mit Hochladen der schriftlichen Arbeit stimme ich mit konkludentem Handeln zu, die Eigenständigkeitserklärung abzugeben, diese gelesen sowie verstanden zu haben und, dass sie der Wahrheit entspricht.