

FLUGLEHRER IM SCHWEIZERISCHEN RECHT

Prof. Dr. iur. Roland Müller, Dr. Daniela Schüpbach

I. EINLEITUNG

1. Problematik

Fluglehrer¹ leisten einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit der Luftfahrt. Nur wenn die Grundausbildung eines Piloten umfassend und nachhaltig erfolgte, ist die sichere Führung eines Luftfahrzeuges auch in schwierigen Situationen gewährleistet. Es ist deshalb sinnvoll, wenn auch die Aus- und Weiterbildung der Fluglehrer sorgfältig vorbereitet und durchgeführt wird. Dies kann durch entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen und durch eine konsequente Aufsicht der Zivilluftfahrtbehörden sichergestellt werden. Für Fluglehrer in der Schweiz sind insbesondere folgende Vorschriften relevant:

- Annex 1 zum Abkommen von Chicago² (insbesondere Ziffer 2.8)
- VO (EU) Nr. 1178/2011³ (insbesondere FCL.920 und FCL.930)
- Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals, SR 748.222.1

Doch nicht nur die Kenntnis der häufig ändernden Vorschriften ist problematisch. Sehr oft sind auch Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Haftung und Versicherung als Fluglehrer festzustellen. Mit dieser Abhandlung sollen die wichtigsten rechtlichen Fragen geklärt werden.

2. Begriffsbestimmungen

Nachstehend werden die relevanten Begriffe im Zusammenhang mit Fluglehrer und Flugschüler definiert. Die Auflistung der Lehrberechtigungen ist dabei bewusst nicht vollständig, sondern beschränkt sich auf die für die Praxis wesentlichen Begriffe; für die weiteren Lehrberechtigungen wird auf die VO (EU) Nr. 1178/2011 Kapitel 7 bis 11 verwiesen.

a) *Fluglehrer (Flight Instructor)*

Ziffer 2.8.2.1 des Annex 1 (Personnel Licencing) zum Abkommen von Chicago hält fest, dass ein Fluglehrer berechtigt ist, Soloflüge von Flugschülern zu überwachen und Flugausbildungen für den Erwerb einer Lizenz oder einer Erweiterung auszuüben. Noch ausführli-

¹ Im Folgenden wird dieser in der Praxis gebräuchliche Begriff verwendet, obwohl eigentlich "Fluginstruktoren" fachlich korrekt und auch näher an der englischen Übersetzung "Flight Instructor" wäre. In der VO (EU) Nr. 1178/2011 wird unter Art. 2 Ziff. 19 alternativ von Lehrberechtigten gesprochen. Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird zudem nur die männliche Form der Person benutzt. Soweit nicht ausschliesslich nur Personen des einen Geschlechts gemeint sein können, sind im Sinne der Gleichstellung immer sowohl Personen des weiblichen wie auch des männlichen Geschlechts gemeint.

² Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944, SR 0.748.0, zit. Abkommen von Chicago.

³ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU vom 25.11.2011, Nr. L 311, S. 1-193.

cher regelt FCL.905.FI der VO (EU) Nr. 1178/2011 die Rechte eines Fluglehrers. Danach ist ein Flight Instructor (FI) berechtigt zur Durchführung von Flugunterricht für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Fluglizenzen und Flugberechtigungen. Daraus ergibt sich indirekt folgende Begriffsbestimmung:

Ein Fluglehrer ist eine natürliche Person, welche auf Grund einer entsprechenden Ausbildung und behördlicher Zulassung entweder über eine Flugschule oder selbständig Flugunterricht für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Fluglizenzen und Flugberechtigungen durchführen kann.

b) Lehrberechtigte für Klassenberechtigungen (Class Rating Instructor)

Die Rechte eines Class Rating Instructors (CRI) umfassen gemäss VO (EU) Nr. 1178/2011 FCL.905.CRI insbesondere die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum Fliegen als alleiniger Pilot erwerben möchte. Die Rechte eines CRI sind auf die Flugzeugklasse oder das Flugzeugmuster beschränkt, in dem die Kompetenzbeurteilung für Lehrberechtigte absolviert wurde.

Damit ist der CRI ein Fluglehrer mit eingeschränkten Rechten auf eine bestimmte Flugzeugklasse oder ein bestimmtes Flugzeugmuster.

c) Lehrberechtigte für Musterberechtigungen (Type Rating Instructor)

Die Rechte eines Type Rating Instructors (TRI) umfassen gemäss VO (EU) Nr. 1178/2011 FCL.905.TRI insbesondere die Verlängerung und Erneuerung einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) oder einer Instrumentenflugberechtigung (IR), sofern der TRI Inhaber einer gültigen IR ist. Die Rechte des TRI können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden.

Damit ist der TRI ein Fluglehrer mit eingeschränkten Rechten zur Verlängerung oder Erneuerung von bestimmten Flugberechtigungen.

d) Lehrberechtigte für die Instrumentenflugberechtigung (IR Rating Instructor)

Die Rechte eines IR Rating Instructors (IRI) umfassen gemäss VO (EU) Nr. 1178/2011 FCL.905.IRI insbesondere die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer EIR oder IR auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.

Damit ist der IRI ein Fluglehrer mit eingeschränkten Rechten zur Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Instrumentenflugberechtigung.

e) Flugschüler (Student Pilot)

Im Annex 1 zum Abkommen von Chicago wird unter der Ziffer 2.2.1 festgehalten, dass ein Flugschüler (student pilot) die nationalen Vorschriften erfüllen muss. Es wird jedoch keine Legaldefinition aufgestellt. Auch in der VO (EU) Nr. 1178/2011 wird unter FCL.020 zwar vorgegeben, wie alt ein Flugschüler sein muss, um einen Alleinflug durchzuführen, doch es fehlt eine Begriffsbestimmung. In der systematischen Gesetzessammlung der Schweiz finden sich Vorschriften zum Flugschüler lediglich in der Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals. Auch hier fehlt zwar eine gesetzliche Definition, doch lässt sich eine Begriffsbestimmung indirekt aus Abs. 2 von Art. 1a dieser Verordnung ableiten. Danach darf die Ausbildung für den Erwerb eines Ausweises, einer Erweiterung oder einer Sonderbewilligung nur in einer vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) entsprechend der VO (EU) Nr. 1178/2011 bewilligten oder anerkannten Schule stattfinden. Einweisungen und Umschulungen können zudem in einem

vom BAZL hierzu bewilligten oder anerkannten Flugbetriebsunternehmen durchgeführt werden. Einweisungen auf Segelflugzeuge und Ballone können ausserhalb einer Schule stattfinden. In allen diesen Fällen findet also eine Flugschulung statt. Daraus ergibt sich indirekt folgende Begriffsbestimmung:

Ein Flugschüler ist eine natürliche Person, welche in einem Vertragsverhältnis zu einer Flugschule oder zu einem Fluglehrer steht mit dem Zweck einer aviatischen Schulung. Die Art der aviatischen Schulung ist dabei ohne Bedeutung; es genügt auch ein Refresher oder ein Training-Flight.

3. Qualifikation Flugschulung

Sinn und Zweck eines Schulungsfluges ist die Ausbildung des Flugschülers und nicht dessen Beförderung. Auch wenn eine Flugschule durchaus eine gewerbliche Tätigkeit ausüben kann,⁴ so handelt es sich dabei nicht um gewerblichen Luftverkehrsbetrieb gemäss Art. 3 Ziff. 24 der VO (EU) 2018/1139^{5,6}. Entsprechend kommt Teil-CAT der VO (EU) Nr. 965/2012 für Flugschulung nicht zur Anwendung, auch wenn diese gegen Entgelt erfolgt. Ausbildungsorganisationen müssen unabhängig davon, ob sie gewerblich agieren oder nicht, ihre Luftfahrzeuge nach Teil-NCO oder Teil-NCC betreiben (Art. 5 Ziff. 5 der VO (EU) Nr. 965/2012).

Fluglehrer benötigen schliesslich für die Ausübung Ihrer Tätigkeit, auch wenn diese gegen Entgelt erfolgt, keine CPL oder ATPL (dies ergibt sich bereits aus der Begriffsbestimmung des Privatpiloten gemäss FCL.010 der VO (EU) Nr. 1178/2011 sowie aus FCL.205.A lit. b der VO (EU) Nr. 1178/2011).

II. ERWERB UND AUFRECHTERHALTUNG DER LEHRBERECHTIGUNG

1. Erwerb der Lehrberechtigung

Die generellen Voraussetzungen für den Erwerb einer Lehrberechtigung und somit auch für die Berechtigung als Fluglehrer (FI) werden in FCL.915 der VO (EU) Nr. 1178/2011 statuiert.

Für den Erwerb der Lehrberechtigung ist für den Bewerber ein Mindestalter von 18 Jahren vorausgesetzt (FCL.915 lit. a). Dazu kommen für Lehrberechtigte die Flugunterricht in einem Luftfahrzeug erteilen noch folgende Voraussetzungen (FCL.915 lit. b):

- Für die Lizenzausbildung muss der Bewerber mindestens Inhaber der auszubildenden Lizenz sein (Ziff. 1)
- Für die Berechtigungsausbildung Inhaber der entsprechenden Berechtigung (Ziff. 2)
- Es müssen mindestens 15 Flugstunden als Pilot der Luftfahrzeugklasse oder des Luftfahrzeugmusters absolviert worden sein, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll. Da-

⁴ SCHÜPBACH DANIELA, Gewerbsmässigkeit in der zivilen Luftfahrt, CFAC-SzL Bd. 15, Zürich/St. Gallen 2019, Rz. 36.

⁵ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates, ABl. EU vom 22.08.2018, Nr. L 212, S. 1-122.

⁶ Zum Ganzen MÜLLER ROLAND, Arbeitszeiterfassung in Flugschulen, Gutachten im Auftrag der Swiss PSA, 2015, S. 7 (publiziert unter www.ffac.ch).

von können höchstens 7 Stunden in einem Flugsimulationsübungsgerät („Flight Simulation Training Devices“, FSTD), das die Luftfahrzeugklasse oder das Luftfahrzeugmuster nachbildet, stattfinden (Ziff. 3 i)). Alternativ muss eine Kompetenzbeurteilung für die betreffende Lehrberechtigtenkategorie auf dieser Luftfahrzeugklasse oder diesem Luftfahrzeugmuster bestanden werden (Ziff. 3 ii))

- Der Bewerber muss berechtigt sein, als verantwortlicher Pilot (PIC) auf dem Luftfahrzeug während eines solchen Flugunterrichts tätig zu sein (Ziff. 4)

Für den Fluglehrer (FI) sind zudem die noch umfassenderen Anforderungen von FCL.915.FI der VO (EU) Nr. 1178/2011 zu erfüllen. Dazu gehört unter anderem 10 Stunden Instrumentenflugausbildung (FCL.915.FI lit. a Ziff. 1) eine CPL-Theorieprüfung (ausser für LAPL) sowie eine Mindestanzahl von 200 Flugstunden, die wiederum weiteren Anforderungen genügen müssen (namentlich mindestens 150 Stunden als PIC und mindestens 30 Stunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor, FCL.915.FI lit. b).

Werden diese Voraussetzungen erfüllt, so muss der angehende Fluglehrer zudem bei einer Flugschule einen Ausbildungslehrgang absolvieren (FCL.930 der VO (EU) Nr. 1178/2011). Nebst den generellen Elementen gemäss in FCL.920 der VO (EU) Nr. 1178/2011 (Fluglehrerkompetenzen und Beurteilung) sind für den FI die Anforderungen an den Lehrgang von FCL.930.FI der VO (EU) Nr. 1178/2011 einzuhalten.

Schliesslich muss in einer Kompetenzbeurteilung die Fähigkeit gezeigt werden, einen Flugschüler bis zu der Ebene auszubilden, die für die Erteilung der betreffenden Lizenz, der Berechtigung oder des betreffenden Zeugnisses erforderlich ist (FCL.935 der VO (EU) Nr. 1178/2011).

2. Aufrechterhaltung der Lehrberechtigung

Gemäss FCL.940 der VO (EU) Nr. 1178/2011 sind Lehrberechtigungen grundsätzlich für einen Zeitraum von drei Jahren gültig. Danach muss die Lehrberechtigung verlängert werden. Die Voraussetzungen an die Verlängerung des FI-Zeugnisses richten sich nach FCL.940.FI lit. a der VO (EU) Nr. 1178/2011. Dazu gehört nebst einer Mindeststundenanzahl an Flugunterricht eine Auffrischungsschulung sowie eine Kompetenzbeurteilung (es genügt allerdings, wenn zwei der drei in FCL.940.FI lit. a Ziff. 1 vorgegebenen Anforderungen erfüllt sind). Nach jeder zweiten Verlängerung hat eine Kompetenzbeurteilung zu erfolgen (FCL.940.FI lit. a Ziff. 2).

III. VERTRAGSRECHTLICHE SITUATION DES FLUGLEHRERS

1. Verhältnis Flugschule - Schüler

In der Regel handelt es sich beim Vertragsverhältnis zwischen der Flugschule und dem Flugschüler um ein einfaches Auftragsverhältnis. Der Schüler beauftragt die Flugschule, ihn soweit auszubilden, dass ein zuvor vertraglich abgemachter Ausbildungsstand erlangt wird (Prüfungsreife, bestandener Checkflug, etc.). Es ist der Flugschule freigestellt, ob sie gegen einen entsprechenden Aufpreis eine Erfolgsgarantie abgeben will (dies wird aber nicht empfohlen). Sollte dies nicht der Fall sein, so empfiehlt sich der ausdrückliche Ausschluss einer solchen Garantie, um Missverständnissen vorzubeugen.

Oftmals handelt es sich jedoch auch um ein kombiniertes Vertragsverhältnis. Zusätzlich zum Ausbildungsvertrag (Auftrag) erwirbt der Schüler noch Theoriematerial (Kaufvertrag) und hinterlegt eine Kautionsumme, um nach absolvierter Prüfung selbst Flugzeuge chartern zu können (Mietvertrag). Alle diese Vertragselemente können in einer einzigen Vereinbarung geregelt werden.

Wie auch immer das Verhältnis zwischen Flugschule und Schüler geregelt wird, es handelt sich stets um eine vertragliche Abmachung, so dass auch nur eine vertragliche Haftpflicht resultieren kann. Dies gilt auch dann, wenn die Flugschule zur Erfüllung ihrer vertraglichen Pflichten eine Hilfsperson, nämlich einen Fluglehrer bezieht.

2. Verhältnis Flugschule – Fluglehrer

Bei den Motorflugschulen ist das Verhältnis zwischen Fluglehrer und Flugschule in den überwiegenden Fällen als Arbeitsvertrag zu qualifizieren. Das gilt auch dann, wenn ein Fluglehrer nur nebenberuflich und nur für wenige Stunden pro Monat tätig ist. Es spielt auch keine Rolle, ob die Tätigkeit des Fluglehrers auf unbestimmte Zeit oder nur für einen bestimmten Zeitraum, beispielsweise als Aushilfe, vorgesehen ist. Entscheidend für die Qualifikation als Arbeitsvertrag sind vielmehr folgende Punkte (Art. 319 des Bundesgesetzes betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht, OR), SR 220):

- Der Fluglehrer hat eine bestimmte Arbeitsleistung und nicht einen bestimmten Erfolg zu erbringen.
- Die Flugschule hat ein Weisungsrecht; der Fluglehrer hat sich in eine Arbeitsorganisation einzugliedern und ist nicht eigenverantwortlich tätig.
- Es liegt ein Dauerschuldverhältnis auf bestimmte oder unbestimmte Zeit vor; das Vertragsverhältnis endet nicht bei Erreichung eines bestimmten Zieles.
- Der Fluglehrer hat Anspruch auf ein Entgelt; er ist nicht gratis tätig.

Bei den Segelflugschulen arbeiten die Fluglehrer oft gratis oder nur mit einer minimalen Spesenentschädigung. In diesen Fällen besteht mangels Entgeltlichkeit kein Arbeitsvertrag (Art. 319 Abs. 1 OR), sondern nur ein Auftrag zwischen Flugschule und Fluglehrer.

Die Qualifikation des Vertragsverhältnisses zwischen Flugschule und Fluglehrer als Arbeitsvertrag hat wichtige Konsequenzen.

Ohne abschliessende Aufzählung sind dies beispielsweise:

- ohne andere Abmachung Probezeit von einem Monat (Art. 335b OR)
- gesetzlich geregelte Kündigungsfristen (Art. 335c OR)
- Kündigungsschutz bei Krankheit, Schwangerschaft oder Militär (Art. 336c OR)
- Recht auf Ferien (329a OR) oder entsprechenden Lohnzuschlag (separat auszuweisen⁷)
- Privilegierte Forderung im Konkurs des Arbeitgebers (Art. 219 Abs. 4 lit. a des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs (SchKG) SR 281.1)
- Treue- und Sorgfaltspflicht (Art. 321a OR)
- Ohne andere Abmachung Konkurrenzverbot während Vertragsdauer (Art. 321a Abs. 3 OR)
- Lohnfortzahlungspflicht bei Krankheit oder Schwangerschaft (Art. 324a OR)
- Recht auf Arbeitszeugnis und Kündigungsbegründung (Art. 330a OR; Art. 335 Abs. 2 OR)

⁷ Bei unregelmässigen Einsätzen ist es zulässig, das Feriengeld bei jeder Lohnzahlung als prozentualer Zuschlag auszubezahlen. Dies muss aber bei jeder Abrechnung ausdrücklich ausgewiesen werden, zum Ganzen STREIFF/VON KAENEL/RUDOLPH, Arbeitsvertrag Praxiskommentar zu Art. 319 -362 OR, 7. Auflage Zürich/Basel/Genf 2012, S. 110.

Eine weitere bedeutende Konsequenz aus dem Arbeitsverhältnis des Fluglehrers ist die Anwendbarkeit des Arbeitsgesetzes. Gemäss Art. 3 lit. c. des Bundesgesetzes über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (ArG, SR 822.11) sind die Bestimmungen des Arbeitsgesetzes zwar nicht anwendbar auf die Besatzungen von schweizerischen Flugbetriebsunternehmen. Flugschulen sind allerdings nicht unter Flugbetriebsunternehmen gemäss Art. 27 LFG zu subsumieren. Das Arbeitsgesetz ist somit für in Flugschulen tätige Fluglehrer anwendbar. Dies bedeutet, dass unter anderem Ruhezeitbestimmungen zu Sonntags- und Nacharbeit sowie die Höchstarbeitszeit gemäss Arbeitsgesetz einzuhalten sind (Art. 9 ff. ArG).⁸ Auch besteht eine Pflicht zur Arbeitszeiterfassung (Art.46 ArG).

3. Verhältnis Fluglehrer - Flugschüler

Auch wenn dies zuerst unverständlich erscheint, so besteht zwischen Fluglehrer und Flugschüler in der Regel kein Vertragsverhältnis. Sogar dann, wenn alle Kontakte zwischen Schüler und Lehrer direkt verlaufen, also auch das erste Telefon zur Vereinbarung einer Schnupperstunde, handelt der Fluglehrer nur als Vertreter oder Hilfsperson der Flugschule, welche letztendlich den Vertrag mit dem Flugschüler abschliesst. Nur dann, wenn ein Fluglehrer selbständig, völlig unabhängig von der Flugschule mit einem Piloten Abmachungen trifft (beispielsweise Begleitung auf einem Auslandflug) kann es zu einem direkten vertraglichen Verhältnis kommen. Das Fehlen eines Vertragsverhältnisses zwischen Fluglehrer und Flugschüler hat unter anderem folgende Auswirkungen:

- Der Fluglehrer kann vom Flugschüler nur aus ausservertraglicher Haftung belangt werden
- Gegenüber dem Flugschüler haftet primär nur die Flugschule, welche allenfalls intern Regress auf den Fluglehrer nehmen kann (siehe unten I, Ziff. 4 e))
- Das Vertragsverhältnis kann nur von der Flugschule aufgehoben werden, ausser sie ermächtigt den Fluglehrer als ihren Vertreter ausdrücklich dazu
- Der Flugschüler schuldet das Ausbildungsgeld nicht dem Fluglehrer, sondern der Flugschule, ausser es finde eine Zession (Forderungsabtretung) statt
- Abmachungen zwischen dem Fluglehrer und dem Flugschüler, z.B. über Tarifiereduktionen, Übernahme von Nebenkosten, Überlassung eines bestimmten Flugzeuges oder ähnlichem, sind für die Flugschule nur dann bindend, wenn der Fluglehrer ausdrücklich zum Abschluss derartiger Vereinbarungen ermächtigt wurde.

4. Rechtsprobleme

a) *Generelle Probleme im Verhältnis Flugschule - Flugschüler*

Die meisten Rechtsprobleme entstehen im Verhältnis Flugschule mit Flugschüler. Dazu gehören Inkassoprobleme genauso wie Haftungsprobleme. Der Fluglehrer ist davon nur insofern betroffen, als er allenfalls als Zeuge aufgebeten wird. Dies kann nicht nur bei einem Flugunfall, sondern auch bei anderen Gelegenheiten passieren, z.B. bei der Interpretation des Ausbildungsvertrages bezüglich garantiertem Ausbildungserfolg.

b) *Generelle Probleme im Verhältnis Flugschule - Fluglehrer*

Häufige Rechtsprobleme gibt es auch im Zusammenhang mit dem Vertrag zwischen Flugschule und Fluglehrer. Hier kommt es vor allem zu Auseinandersetzungen betreffend Lohn, Ferien, Sozialversicherungsprämien, Kompetenzen, Konkurrenzverbot und Kündigung. Der

⁸ Zum Ganzen MÜLLER ROLAND, Arbeitszeiterfassung, op. cit. S. 8 f.

Abschluss eines detaillierten Vertrages vor Beginn der Fluglehrertätigkeit ist deshalb sehr zu empfehlen. Insbesondere ist klarzustellen, ob es sich nun um einen Arbeitsvertrag mit Entlohnung oder einen Auftrag mit Spesenersatz handelt.

c) *Generelle Probleme im Verhältnis Fluglehrer - Flugschüler*

Selten sind Rechtsprobleme zwischen Fluglehrer und Flugschüler, auch wenn persönliche Differenzen immer wieder vorkommen. Das Fehlen eines entsprechenden Vertragsverhältnisses hat hier zweifellos Vorteile. In einem Konfliktfall kann sich der Fluglehrer grundsätzlich damit begnügen, den Flugschüler zur Geltendmachung seiner Anliegen und Ansprüche an die Flugschule zu verweisen. Die Eröffnung einer eigenen Flugschule ist deshalb unabhängig vom betriebswirtschaftlichen Risiko vorgängig sorgfältig abzuwägen. Nicht immer führt die Selbständigkeit zu einer Vereinfachung der Situation!

d) *Zuständiges Gericht*

Für allfällige zivilrechtlichen Streitigkeiten ist in der Regel das lokale Gericht am Ort der beklagten Partei zuständig (Art 10 ZPO⁹). Um an dieses zu gelangen, muss zuerst eine sogenannte Schlichtungsverhandlung (auch Vermittlungsvorstand vor Friedensrichter genannt) abgehalten werden (Art. 197 ff. ZPO). Handelt es sich aber um einen Streit zwischen einer Flugschule und einem angestellten Fluglehrer bezüglich einer arbeitsrechtlichen Forderung bis CHF 30'000.--, so gelangt ein vereinfachtes Verfahren zur Anwendung (Art. 243 ZPO). Das Schlichtungsverfahren ist zwar immer noch nötig, doch fallen keine Gerichtskosten an (Art. 113 Abs. 2 lit. d ZPO) und das Gericht kann den Sachverhalt selbst ermitteln (Art. 247 Abs. 2 lit. b Ziff. 2). Für arbeitsrechtliche Klagen¹⁰ ist das Gericht am Wohnsitz oder Sitz der beklagten Partei oder an dem Ort, an dem der Arbeitnehmer gewöhnlich die Arbeit verrichtet, zuständig (Art. 34 ZPO).

e) *Regress der Flugschule auf den Fluglehrer*

Ob zwischen dem Fluglehrer und der Flugschule ein Arbeitsvertrag mit Entlohnung oder ein Auftrag mit Spesenersatz besteht, ist für die Frage, ob ein Rückgriff erfolgen kann, unerheblich. In beiden Fällen kann die Flugschule grundsätzlich auf den Fluglehrer Rückgriff nehmen, wenn dieser der Flugschule absichtlich oder fahrlässig einen Schaden verursacht. Dabei bestimmt sich das Mass des Verschuldens nach den Umständen des einzelnen Arbeits- oder Auftragsverhältnisses. Zu beachten ist, dass die Flugschule lediglich die Vertragswidrigkeit und den Schaden zu beweisen hat, während der Fluglehrer nachweisen muss, dass ihn kein Verschulden trifft (Art. 402 Abs. 2 OR)¹¹. Als Arbeitnehmer sind Fluglehrer bessergestellt. Sie haften grundsätzlich für leichte Fahrlässigkeit gar nicht oder nur bis zu einem Monatslohn.¹² Bei mittlerer Fahrlässigkeit haften sie bis zu zwei Monatslöhnen und bei grober Fahrlässigkeit sogar mit mindestens drei Monatslöhnen. Diese Angaben sind als Orientierungshilfen zu verstehen auf Grund der Rechtsprechung des Bundesgerichtes.¹³

⁹ Schweizerische Zivilprozessordnung (ZPO), SR 272.

¹⁰ Der Begriff der arbeitsrechtlichen Klage ist weit auszulegen und umfasst sämtliche Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis. Entscheidend ist nicht der Rechtsgrund, sondern der Sachverhalt auf den sich die Klage stützt, Zum Ganzen VON KAENEL, der Arbeitsprozess, in: Portmann/von Kaenel (Hrsg.), Fachhandbuch Arbeitsrecht, Zürich 2018, S. 975.

¹¹ Zu den Voraussetzungen einer Haftung des Arbeitnehmers siehe MÜLLER ROLAND, Aktuelle Rechtsprechung zur Haftung des Arbeitnehmers, ArbR 2006, S. 3 ff.

¹² Da es sich bei der Tätigkeit des Fluglehrers um eine schadensgeneigte Arbeit handelt, erscheint es gerechtfertigt, die Haftung für leichte Fahrlässigkeit für den Arbeitnehmer wegzubedingen, vgl. MÜLLER, Aktuelle Rechtsprechung zur Haftung des Arbeitnehmers, ArbR 2006, S. 16.

¹³ MÜLLER ROLAND, Aktuelle Rechtsprechung zur Haftung des Arbeitnehmers, ArbR 2006, S. 6 ff.

f) **Konkurrenzverbot**

Im Arbeitsverhältnis kann sowohl für einen voll- als auch für einen teilzeitlich angestellten Fluglehrer dessen Treuepflicht mittels eines Konkurrenzverbotes genauer umschrieben werden (Art. 321a Abs. 3 OR). Ist dieses gültig vereinbart und verstösst der Fluglehrer dagegen, drohen ihm die fristlose Kündigung, eine Konventionalstrafe oder gar eine Klage auf Unterlassung der Pflichtverletzung bzw. auf Schadenersatz¹⁴.

Im Auftragsverhältnis kann wesensgemäss kein Konkurrenzverbot vereinbart werden. Der Beauftragte haftet jedoch für getreue und sorgfältige Ausführung des ihm erteilten Auftrages.

IV. HAFTPFLICHTRECHTLICHE SITUATION DES FLUGLEHRERS

1. Begriff und Arten der Haftpflicht

Bei den Haftungsgründen wird zwischen vertraglicher und ausservertraglicher Haftung unterschieden.¹⁵ Bei der vertraglichen Haftung geht es um Fälle der Nichterfüllung, Späterfüllung oder Schlechterfüllung von Vereinbarungen¹⁶. Beim Kaufvertrag kommt insbesondere die Durchsetzung der Gewährleistung für Rechts- (Art. 192 OR) oder Sachmängel (Art. 197 OR) (sogenannte Garantie) in Betracht. In eine derartige Situation kann ein Fluglehrer beispielsweise dann gelangen, wenn er in eigenem Namen und auf eigene Rechnung einem Flugschüler etwas verkauft, ohne die Gewährleistung im Rahmen des gesetzlich zulässigen wegbedungen zu haben (z.B. durch die Klausel "wie gesehen so gekauft").

Bei der ausservertraglichen Haftung wird sodann zwischen Verschuldenshaftung einerseits und Kausalhaftung andererseits unterschieden. Wie schon die Bezeichnung andeutet, wird bei der Verschuldenshaftung unter anderem ein persönliches Verschulden des Haftpflichtigen vorausgesetzt. Diese Art der ausservertraglichen Haftung stellt deshalb auch den Regelfall im schweizerischen Zivilrecht dar.

Die Kausalhaftung setzt kein Verschulden voraus. Entsprechend umfasst die Kausalhaftung auch das Entstehen für Schäden welche von Dritten verursacht wurden, ohne dass der Haftpflichtige irgend etwas dazu beigetragen hätte. Innerhalb dieser ausservertraglichen Haftungsart wird weiter unterschieden in:

- *Gewöhnliche Kausalhaftung* (auch milde Kausalhaftung genannt), wie etwa die Haftung des Tierhalters (Art. 56 OR), des Werkeigentümers (Art. 58 OR), des Familienhauptes (Art. 333 ZGB) oder des Grundeigentümers (Art. 679 ZGB).
- *Gefährdungshaftung* (auch Betriebshaftung oder scharfe Kausalhaftung genannt) in den gesetzlich abschliessend genannten Fällen, wie etwa die Eisenbahnhaftpflicht (Art. 40b des Eisenbahngesetzes (EBG), SR 742.101) die Haftung des Reeders (Art. 48 Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge, SR 747.30) die Motorfahrzeughaftpflicht (Art. 58 Strassenverkehrsgesetz (SVG), SR 741.01), die Luftfahrzeughaftpflicht (Art. 64 Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG), SR 748.0) oder die Haftung des Bundes für Militärschäden (Art. 135 Bundesgesetz über die Armee und die Armeeverwaltung (MG), SR 510.10)¹⁷

¹⁴ Zu den Folgen einer Verletzung des Konkurrenzverbotes siehe RUDOLPH, Konkurrenzverbot, in: Portmann/von Kaenel (Hrsg.), Fachhandbuch Arbeitsrecht, Zürich 2018, Rz. 8.54 ff.)

¹⁵ ROBERTO, Haftpflichtrecht, 2. Auflage Bern 2018, Rz. 02.01 ff.

¹⁶ SCHWENZER, Schweizerisches Obligationenrecht, 7. Auflage, Bern 2016, Rz. 60.02.

¹⁷ Zu den Arten der Haftung siehe HONSELL/ISENRING/KESSLER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 5. Auflage Zürich 2013, Rz. 8 ff.

Der Betrieb eines Luftfahrzeuges unterliegt somit einer scharfen Kausalhaftung, für die es keine Exkulpationsmöglichkeit gibt, oder mit anderen Worten, auch der Nachweis über die Anwendung jeglicher Sorgfalt vermag die Haftung nicht zu eliminieren.¹⁸ Dabei haftet der *Halter* für jeden Personen- oder Sachschaden, der durch sein Luftfahrzeug einem Dritten auf der Erde zugefügt wird entsprechend dieser Gefährdungshaftung.

Beim Piloten kommt primär eine Haftung für Schäden am Luftfahrzeug sowie für mitgeführte Passagiere in Frage. Befördert der Pilot Passagiere in eigenem Namen (nicht für einen Verein oder Operator, bei dem er angestellt ist) gegen Entgelt, so wird er zum Luftfrachtführer gemäss der LTrV¹⁹. Diese Verordnung gelangt zur Anwendung bei Inlandflügen, soweit nicht das Übereinkommen von Montreal²⁰ vorgeht (Art. 1 Abs. 1 LTrV).²¹

Für die Anwendbarkeit der LTrV muss die Beförderung entweder gegen Entgelt (Art. 1 lit. a) oder unentgeltlich von einem Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbewilligung ausgeführt werden (Art. 1 lit. b). Zur Frage, ob mit dem Entgelt jede geldwerte Leistung oder nur ein Gewinn gemeint ist, hat das Bundesgericht ausgeführt, dass das Kriterium „Gewinn“ zur Abgrenzung nicht geeignet sei, da auch von kommerziell tätigen Unternehmen Passagiere teilweise nicht kostendeckend befördert würden (BGer 4C.194/2000 vom 27.09.2000, E. 3d). Gemäss dem Bundesgericht kommt es für die Entgeltlichkeit eines Fluges vielmehr auf das Bestehen eines Austauschverhältnisses zwischen der Leistung des Piloten und der Gegenleistung des Passagiers an. Dies sei dann anzunehmen, wenn die Leistung des Piloten im Hinblick auf die Gegenleistung des Passagiers erfolge und nicht das gemeinsame Unternehmen eines Fluges im Vordergrund stehe (BGer 4C.194/2000 vom 27.09.2000, E. 3d.). Auch ein nicht kostendeckender Flug kann gemäss Bundesgericht somit entgeltlich sein (BGer 4C.194/2000 vom 27.09.2000, E. 3f).

Erfolgt der Flug entgeltlich, ist zudem ein Beförderungsschein auszustellen (Art. 5 LTrV). Allerdings wird die Haftung für Schäden aus Tod oder Körperverletzung der Reisenden damit nicht beschränkt.²²

2. Voraussetzungen der Haftpflicht

Zur Geltendmachung einer vertraglichen Haftung genügt es, wenn der Anspruchsberechtigte die Nicht- oder Schlechterfüllung des Vertrages und den daraus resultierenden Schaden nachweist. Bei der ausservertraglichen Haftung werden dagegen grundsätzlich vier Voraussetzungen kumulativ verlangt:

- *Schaden*, der sowohl aus entstandenem Verlust als auch aus entgangenem Gewinn bestehen kann
- *Widerrechtlichkeit*, wobei darunter jeglicher Verstoss gegen Normen zu verstehen ist und somit auch eine Verletzung subjektiver Rechte des Opfers
- *Verschulden*, welches in Form von Vorsatz, grober oder leichter Fahrlässigkeit vorkommen kann (bei Kausalhaftung allerdings nicht erforderlich)

¹⁸ Zur Gefährdungshaftung siehe REY/WILDHABER, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 5. Auflage Zürich 2018, Rz. 1500.

¹⁹ Verordnung über den Lufttransport (LTrV), SR. 748.411.

²⁰ Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Montreal am 28. Mai 1999, SR 0.748.411, zit. Übereinkommen von Montreal.

²¹ Das Übereinkommen von Montreal gelangt gemäss Art. 1 Abs. 1 bei internationalen Beförderungen gegen Entgelt oder auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden, zur Anwendung.

²² MÜLLER ROLAND, Flugunfall - Luftfahrthaftpflicht, in: Weber/Münch (Hrsg.), Haftung und Versicherung, 2. Auflage Basel 2015, Rz. 16.46.

- *Adäquater Kausalzusammenhang*, das heisst die Handlung bzw. Unterlassung führt nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung in der Regel zu dem geltend gemachten Schaden²³

3. Dreiecksverhältnis im Haftpflichtfall

Die eingangs gemachte Analyse der vertragsrechtlichen Situation des Fluglehrers hat gezeigt, dass bereits bei der Geltendmachung von Ansprüchen des Flugschülers ein Dreiecksverhältnis gegeben ist. Der Flugschüler muss nämlich grundsätzlich gegen die Flugschule vorgehen, welche ihrerseits unter bestimmten Voraussetzungen aus dem Arbeitsvertrag Rückgriff auf den Fluglehrer nehmen kann.

Ein weiteres Dreiecksverhältnis ist nun aber auch im Zusammenhang mit der Versicherung gegeben. Der Geschädigte wird in der Regel von der Versicherung abgefunden. Die Versicherung kann aber ihrerseits unter bestimmten Voraussetzungen wieder Regress auf den Schädiger nehmen. Anders als beim Strassenverkehrsrecht wird im Luftrecht kein direktes Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer gesetzlich statuiert, auch wenn klare Versicherungssummen vorgeschrieben werden.

Im Gegensatz zum Ausland werden in der Schweiz Regressforderungen von Versicherungen derzeit immer noch zurückhaltend durchgesetzt. Dies bedeutet insbesondere, dass die Versicherungen versuchen, sich vergleichsweise mit dem Regresspflichtigen zu einigen. Entsprechend wenig Regressfälle müssen denn auch vom Bundesgericht beurteilt werden. Zudem nützt es einem Versicherer wenig, wenn er den Regresspflichtigen durch enorme Forderungen in den Konkurs treibt. Stattdessen ist eine ratenweise Zahlung entsprechend den Verhältnissen des Regresspflichtigen sinnvoller.

4. Umfang der Haftpflicht

Haftpflicht bedeutet Einstehen für die vollständige beim Geschädigten eingetretene Vermögensverminderung im weitesten Sinne. Als Schaden wird deshalb von den Gerichten regelmässig die Differenz angenommen zwischen dem gegenwärtigen Stand des Vermögens des Geschädigten und dem Stand, den das Vermögen ohne das schädigende Ereignis hätte.²⁴

Der Schaden kann unterteilt werden in direkte Vermögenseinbusse und entgangenem Gewinn²⁵ sowie in unmittelbaren und mittelbaren Schaden²⁶. Bei einem Fluglehrer kommen dabei grundsätzlich alle drei Schadensarten in Betracht:

- *Personenschaden*, Tötung oder Körperverletzung eines Menschen
- *Sachschaden*, z.B. Zerstörung, Beschädigung oder Verlust des Flugzeuges
- *Sonstiger Schaden*, z.B. Versorgerschaden, Such- und Rettungskosten

Verursacht ein Fluglehrer während seiner Tätigkeit für die Flugschule einen Schaden, z.B. beim Hangarieren eines Flugzeuges zusammen mit dem Flugschüler, so hat dafür primär die Flugschule als dessen Arbeitgeber einzustehen. Erst bei einem internen Rückgriff könnte der Fluglehrer allenfalls zur Schadenersatzpflicht herangezogen werden. Verursacht derselbe Fluglehrer den gleichen Schaden aber ausserhalb seiner Fluglehrertätigkeit, z.B. weil er ei-

²³ Zu den Voraussetzungen der Verschuldenshaftung siehe SCHWENZER, Schweizerisches Obligationenrecht – Allgemeiner Teil, 7. Auflage Bern 2016, Rz. 50.01 ff.

²⁴ SCHWENZER, op. cit. Rz. 14.03.

²⁵ SCHWENZER, op. cit. Rz. 14.13.

²⁶ SCHWENZER, op. cit. Rz. 14.27.

nem Freund gefälligkeitshalber das Flugzeug hangariert, so hat er persönlich für die Folgen seiner Handlung einzustehen und zwar für den gesamten Schaden, also auch für den Gewinnausfall während das defekte Flugzeug repariert werden muss.

Kann der Schaden nicht ziffernmässig nachgewiesen werden, so wird er vom Richter geschätzt. Im Falle des Versorgerschadens werden die periodischen Leistungsausfälle kapitalisiert. Vor allem bei Familienvätern mit hohem Einkommen führt dies zu enorm hohen Schadenersatzsummen.

5. Regress durch die Versicherung (Unfallversicherung / Schadensversicherung)

Bei einem Unfall mit Verletzten oder mit Todesfolge wird der Schaden in vielen Fällen zunächst von einer Unfallversicherung oder privaten Schadensversicherung gedeckt. Gegen den in einen Unfall involvierte Fluglehrer kommt sodann ein Regress des Unfallversicherers oder privaten Schadenversicherers in Betracht.

Dem Sozialversicherer und damit der Unfallversicherung steht gemäss Art. 72 Abs. 1 ATSG²⁷ ein umfassendes Regressrecht zu.²⁸ Für den privaten Schadensversicherer wird in Art. 72 VVG ein Regressrecht statuiert. Mit einer kürzlich vom Bundesgericht vorgenommenen Praxisänderung wird nun auch dem privaten Schadensversicherer ermöglicht, auf Kausalhaftpflichtige Rückgriff nach Art. 72 VVG zu nehmen, wenn diese am Schaden kein Verschulden trifft. Damit wurde auch für die Schadenregulierung im Bereich der Luftfahrt ein wichtiges Präjudiz geschaffen.²⁹ Im Entscheid 144 III 209 vom 7. Mai 2018 wird in Erwägung 2.6 zu Art. 72 Abs. 1 VVG (Übergang des Ersatzanspruchs der dem Anspruchsberechtigten gegenüber Dritten aus unerlaubter Handlung zusteht) festgehalten, dass ein Kausalhaftpflichtiger, der einen Unfall verursacht, eine unerlaubte Handlung im Sinne dieser Bestimmung begehe, selbst wenn ihn kein Verschulden an der Unfallverursachung treffe. Denn ein Verschulden sei nach dem Wortlaut von Art. 72 Abs. 1 VVG nicht gefordert. Es genüge eine "unerlaubte Handlung" ("actes illicites", "atti illeciti"). Damit falle jeder als Gefährdungs- oder einfache Kausalhaftung normierte Tatbestand, mithin jegliche ausservertragliche Haftung im Sinne von Art. 41 ff. OR, unter den Begriff der unerlaubten Handlung im Sinne von Art. 72 Abs. 1 VVG.

Bei einem Unfall mit Todesfolge ist es für die Erben eines Piloten oder Fluglehrers somit äusserst schwierig, abzuschätzen, ob eine Regressforderung auf sie zukommen wird, wenn sie das Erbe annehmen. Es empfiehlt sich daher eine Annahme unter öffentlichem Inventar gemäss Art. 580 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB), SR 210. Dabei ist zu beachten, dass nur eine kurze Frist von einem Monat für die Stellung des Begehrens zur Verfügung steht. Fluglehrer sollten deshalb ihre Erben vorsorglich auf diese Möglichkeit hinweisen.

6. Exkurs: Staatshaftung bei Examinertätigkeit

Führt ein Fluglehrer in der Funktion als Examiner (Prüfexperte) für das BAZL Prüfungen durch, so stellt sich die Frage, ob aus einem dabei verursachten Schaden eine Staatshaftung des Bundes resultieren kann.

Folgende Voraussetzungen müssen für eine Staatshaftung gemäss Art. 3 VG³⁰ erfüllt sein:³¹

²⁷ Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG), SR 830.1.

²⁸ HOCHSTRASSER, 110 Jahre Irrungen und Wirrungen um den Regress des Schadensversicherers: Das Bundesgericht durchschlägt den gordischen Knoten, SVLR-Bulletin 150/2018, S. 32.

²⁹ HOCHSTRASSER, op. cit. S. 41.

³⁰ Bundesgesetz über die Verantwortlichkeit des Bundes sowie seiner Behördenmitglieder und Beamten (VG), SR 170.32.

- Schaden
- Verhalten (Tun oder Unterlassen) eines Behördenmitgliedes
- In Ausübung einer amtlichen Tätigkeit
- Adäquater Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten und dem Schaden
- Widerrechtlichkeit

Das Bundesverwaltungsgericht hatte sich im Entscheid A-6894/2017 vom 9. April 2019 bereits mit der Staatshaftung verursacht durch einen Examiner zu befassen. Gemäss Sachverhalt wurden bei der Abnahme einer Befähigungsprüfung (proficiency check) Schwebeflug-Autorotationen durchgeführt, bei denen der Experte korrigierend eingriff (rapide Reduktion der Leistung durch Zudrehen des Leistungshebels und unmittelbar danach schnelle Wiederaufdrehung der Leistung). Nach der Landung wurde eine registrierte Überschreitung des zulässigen Grenzwerts des Drehmoments (torque) während einer Dauer von 2 Sekunden mit einem Maximalwert von 139% festgestellt. Diese Drehmomentüberlastung (overtorque) verursachte umfangreiche Schäden am Helikopter.

Eine erste Frage besteht darin, ob es sich bei der Prüfungstätigkeit überhaupt um eine Ausübung einer amtlichen Tätigkeit handelt. Gemäss den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts obliegt die Ernennung, Ausbildung und Überwachung der Prüfungsexperten, welche die Befähigungsüberprüfungen durchführen, dem BAZL. Somit stelle die Abnahme der von Bundesrechts wegen obligatorischen Befähigungsüberprüfung (proficiency check) durch einen Experten unbestrittenermassen eine öffentliche Aufgabe dar. Bei der Abnahme eines proficiency checks handle der Experte als Bundesbeamter und übe eine amtliche Tätigkeit aus (Erwägung 4.6 f.).

Zur Frage, ob der Experte im Zeitpunkt des Schadenereignisses tatsächlich als Experte oder in der Rolle als Fluglehrer gehandelt hat, verweist das Bundesgericht auf einen Fachbericht des BAZL, in dem dargelegt wird, dass bei einem Checkflug die Tätigkeiten als Fluglehrer und Experte nicht vermischt werden dürfen und nicht instruiert werden darf (Erwägung 5.9). Die schädigende Handlung ist somit gemäss dem Bundesverwaltungsgericht als Amtshandlung zu betrachten und der funktionale Zusammenhang zwischen der schädigenden Handlung und der dienstlichen Tätigkeit des Experten wurde bejaht (Erwägung 5.10).

Seit dem 1. Januar 2019 sind Examiner nun aber nicht mehr vom BAZL angestellt. Die Rechnungsstellung für die Prüfung erfolgt nicht mehr durch das BAZL gemäss der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL), SR 748.112.11, sondern direkt über den Experten zu marktüblichen Konditionen. Es ist daher fraglich, ob bei einer Prüfung überhaupt noch von einer amtlichen Tätigkeit gesprochen werden kann. Die Abnahme der Befähigungsprüfung gehört auch nach den Anpassungen zu den Aufsichtstätigkeiten des BAZL.³²Das Bundesverwaltungsgericht erwähnt zur Qualifikation der amtlichen Tätigkeit nur die Ernennung, Ausbildung und Überwachung der Experten durch das BAZL. Die Rechnungsstellung und das Vertragsverhältnis zwischen dem BAZL und dem Examiner wird nicht weiter thematisiert. Die vom Bundesverwaltungsgericht explizit genannten Voraussetzungen für die amtliche Tätigkeit sind nach wie vor erfüllt. Dies spricht dafür, dass alleine durch die genannten Änderungen im Prüfungssystem auch in Zukunft eine Staatshaftung nicht ausgeschlossen werden kann.

Der Bund kann schliesslich Rückgriff auf den Prüfexperten nehmen, der den Schaden verursacht hat. Gemäss Art. 7 VG besteht ein Regressanspruch auf den Beamten, der den Schaden

³¹ Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts A-6894/2017 vom 9. April 2019, Erwägung 3.1.

³² Sowohl die Aufsicht über Verwaltungsträger als auch über eine privatwirtschaftliche Tätigkeit ist als amtliche Tätigkeit zu qualifizieren, GROSS/PRIBNOW, Schweizerisches Staatshaftungsrecht, 2. Auflage Bern 2013, Rz. 306.

vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet hat. Grobfahrlässigkeit dürfte namentlich dann vorliegen, wenn der Experte einen Checkflug auf einem Luftfahrzeugtypen durchführt, für den ihm das erforderliche Training fehlt und er dadurch Fehlentscheide über den Ablauf der Prüfung und die zu fliegenden Elemente fällt.

V. DER FLUGLEHRER ALS KOMMANDANT

1. Bestimmung des Kommandanten

Art. 3 der Kommandantenverordnung³³ legt fest, wer Kommandant ist. Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant (Art. 3 Abs. 1 Kommandantenverordnung).

Sobald sich mehrere Luftfahrzeugführer an Bord befinden, ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als seinen Stellvertreter zu bezeichnen (Art. 3 Abs. 2 Kommandantenverordnung). Wurde kein Kommandant bezeichnet, oder sind der Kommandant und sein Stellvertreter verhindert, ihre Aufgaben zu erfüllen, so stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung an Bord zu (Art. 3 Abs. 3 Kommandantenverordnung).

Für die Bestimmung des ranghöchsten Besatzungsmitgliedes ist die Lizenz massgebend (LAPL, PPL, CPL oder ATPL). Keinen Einfluss auf die Kommandantenstellung haben Erweiterungen wie Nachtflug (NIT), Kunstflug (ACR), Instrumentenflug (IR) oder auch die Berechtigung als Fluglehrer (FI/CRI/TRI). Ebenso wenig haben die Sitzposition oder Steuerführung Einfluss auf die Bestimmung des Kommandanten. Nach Art. 3 Abs. 4 der Kommandantenverordnung hat der Pilot, der die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord eines Luftfahrzeuges ausübt, die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant.

Gemäss den einschlägigen europäischen Bestimmungen definiert sich der "pilot in command" (verantwortlicher Pilot) als Pilot, der mit dem Kommando beauftragt wurde und der für die sichere Durchführung des Flugs verantwortlich ist. Bei der gewerbsmässigen Beförderung wird der verantwortliche Pilot als "Kommandant" bzw. "commander" bezeichnet (FCL.010 der VO (EU) Nr. 1178/2011 und Ziffer 96 von Anhang I der VO (EU) Nr. 965/2012³⁴).

Damit ein Betreiber im gewerblichen Flugbetrieb oder für Operationen mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen einen Piloten mit dem Kommando betrauen darf, sind die Anforderungen nach ORO.FC.105 der VO (EU) Nr. 965/2012 zu erfüllen (ORO.FC.005 lit. a der VO (EU) Nr. 965/2012). Zu den Qualifikationen gemäss Teil-FCL zählen beispielsweise ein im Betriebshandbuch festgelegtes Mindestmass an Erfahrung, angemessenen Kenntnisse über die Flugstrecke und Flugplätze sowie bei einem Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern ein Kommandantenlehrgang.

2. Abgrenzungsfragen bei Fluglehrern

In der Praxis kommt es bei der Bestimmung des Kommandanten immer wieder zu Unklarheiten, wenn sich ein Fluglehrer an Bord befindet. Grundsätzlich gelten auch hier die in Ziffer 1 dargelegten Regeln. Die Eigenschaft als Fluglehrer oder auch Prüfer (Examiner) hat keine Auswirkungen auf die Kommandantenstellung. Allerdings kann es zu Konstellationen kommen, bei denen der

³³ Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (Kommandantenverordnung), SR 748.225.1.

³⁴ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 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, ABl. EU vom 25.10.2012, Nr. L 296, S. 1-148.

Flugschüler oder Kandidat eine Operation nicht ohne Fluglehrer durchführen dürfte. In solchen Fällen muss der Fluglehrer oder Examiner das Kommando innehaben.

Absolviert beispielsweise ein Pilot mit einem Experten (Fluglehrer) einen Checkflug für ein „Instrument Rating“ (IR) und verfügen beide über eine Lizenz für Privatpiloten (PPL), so ist zu fragen, wer bereits länger im Besitze der Lizenz ist. Dass es sich um einen Experten handelt und dieser einen Check durchführt, beeinflusst die Kommandantenstellung nicht. Dies gilt aber nur unter der Voraussetzung, dass die IR-Erweiterung im Moment des Checkfluges noch gültig ist. Sobald diese abgelaufen wäre, dürfte der Pilot ohne den Experten nicht mehr IFR fliegen, weshalb dann zwingend der Experte der Kommandant wäre. Dasselbe gilt bei einer Unterscheidungsschulung (Erweiterung seiner Rechte auf eine andere Luftfahrzeugbaureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung). Der Pilot hat die Einweisung noch nicht abgeschlossen und ist nicht berechtigt, das Luftfahrzeug aus der angestrebten Luftfahrzeugbaureihe zu fliegen. Folglich kann er nicht Kommandant sein. Der einweisende Pilot ist in solchen Fällen immer der Kommandant unabhängig von Lizenzstufe und Erfahrung.

Auch wenn bei einer Notlandeübung die Mindestflughöhe unterschritten wird, ist der Fluglehrer als Kommandant zu betrachten, da eine solche Übung nur mit einem Fluglehrer an Bord erfolgen darf (Art. 28 Abs. 2 lit. c der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge; SR 748.121.11). In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob der Fluglehrer während dem gesamten Flug die Kommandantenstellung innehaben muss oder ob es möglich ist, die Kommandantenstellung so aufzuteilen, dass der Fluglehrer nur während der Notlandeübung das Kommando innehat. In den einschlägigen Bestimmungen wird bezüglich einer Aufteilung der Kommandantenstellung während eines Fluges nichts gesagt. Unter Berücksichtigung von Art. 3 Abs. 2 der Kommandantenverordnung erscheint es durchaus möglich, dass vor dem Flug eine Aufteilung der Kommandantenstellung vorgenommen wird. Vorausgesetzt wird aber eine klare Absprache, zu welchem Zeitpunkt des Fluges und bei welchen Übungen die Kommandantenstellung übergehen soll. Bei Flügen ins Ausland ist ein Flugplan aufzugeben. In diesem ist eine solche Aufteilung der Kommandantenstellung nicht vorgesehen. Eine Aufteilung der Kommandantenstellung sollte sich daher auf Flüge im Inland begrenzen.

VI. DER FLUGLEHRER IN DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG

1. Definition des Flugunfalls

Bei der Flugunfalluntersuchung gelangen in der Schweiz die Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV), SR 742.161 sowie die VO (EU) Nr. 996/2010³⁵ zur Anwendung. Die VSZV regelt die Meldung und Untersuchung von Zwischenfällen in der Zivilluftfahrt im Inland und von schweizerischen Luftfahrzeugen im Ausland (Art. 1 Abs. 1 lit. b VSZV). Gemäss Art. 3 lit. b VSZV gelten in der Zivilluftfahrt *Unfälle* und *Störungen* gemäss Art. 2 der die VO (EU) Nr. 996/2010 als Zwischenfälle.

Art. 2 Ziff. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 definiert den Flugunfall bei bemannten Luftfahrzeugen als Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, ereignet. Das Ereignis muss eine der folgenden Konsequenzen mit sich bringen (Art. 2 Ziff. 1 lit. a-c):

³⁵ Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG ABl. EU vom 12.11.2010, Nr. L 295, S. 35-50.

- a) Eine Person ist tödlich oder schwer verletzt worden durch:
- Anwesenheit an Bord des Luftfahrzeugs oder
 - unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, einschliesslich Teilen, die sich vom Luftfahrzeug gelöst haben, oder
 - unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls des Luftfahrzeugs
- Ausgenommen davon sind Verletzungen die eine natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder wenn es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt.
- b) das Luftfahrzeug hat einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten und dadurch sind der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt und die Behebung dieses Schadens erfordert in aller Regel eine grosse Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils.³⁶
- c) das Luftfahrzeug wird vermisst wird ist völlig unzugänglich.

Unter einer tödlichen Verletzung wird eine Verletzung verstanden, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat (Art. 2 Ziff. 5 der VO (EU) Nr. 996/2010).

Als schwer gilt eine Verletzung dann, wenn auf eine Person, die einen Unfall erlitten hat, eines der folgenden Kriterien zutrifft (Art. 2 Ziff. 17 der VO (EU) Nr. 996/2010):

- a) Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung
- b) Knochenbruch (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase)
- c) Risswunden, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen
- d) Schäden an einem inneren Organ
- e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche
- f) nachgewiesene Exposition gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung

Als Störung gemäss Art. 3 lit. b VSZV wird in Art. 2 Ziff. 7 der VO (EU) Nr. 996/2010 ein Ereignis, ausser einem Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte, verstanden.

Eine weitere Abstufung erfolgt in der VO (EU) Nr. 996/2010 zu einer schweren Störung. Eine schwere Störung liegt gemäss Art. 2 Ziff. 16 der VO (EU) Nr. 996/2010 bei einem bemannten Luftfahrzeug vor, wenn deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden ist und zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, eintritt. Eine Liste von Beispielen für schwere Störungen ist im Anhang der Verordnung enthalten.

³⁶ Davon ausgenommen sind bestimmte begrenzte Beschädigungen gemäss Art. 2 Abs. 1 lit. b der VO (EU) Nr. 996/2010.

2. Ablauf der Flugunfalluntersuchung

Gemäss Art. 9 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 hat jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat, der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle (in der Schweiz die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle, SUST) des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.

In der Schweiz hat die Meldung über die Alarmzentrale der Rettungsflugwacht unter der Telefonnummer **1414** zu erfolgen. Dies gilt auch bei Flugunfällen ohne Tote oder Verletzte! Im Ausland untersucht zwar die zuständige ausländische Behörde, doch ist eine Benachrichtigung der SUST in der Schweiz dennoch erforderlich.

Zwischenfälle von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von weniger als 2'250 kg werden nur summarisch untersucht (Art. 46 Abs. 1 VSZV). Falls jedoch eine der folgenden Voraussetzungen eintritt erfolgt eine vollständige Untersuchung (Art. 46 Abs. 2 lit. a-e VSZV):

- jemand eine tödliche oder eine schwere Verletzung erlitten hat
- anzunehmen ist, dass mangelnde Lufttüchtigkeit, soweit sie sich nicht ausschliesslich auf das Fahrwerk bezieht, zum Zwischenfall geführt hat
- es sich um gewerbsmässige Flüge oder Schulungsflüge handelt und das Luftfahrzeug erheblich beschädigt worden ist
- die vollständige Untersuchung des Zwischenfalls nach Auffassung des Untersuchungsdienstes besonders nützlich ist
- bei Zwischenfällen ausländischer Luftfahrzeuge die ausländische Untersuchungsbehörde eine vollständige Untersuchung verlangt

Zwischenfälle von Motorseglern, Segelflugzeugen, Freiballonen und Luftfahrzeugen der Sonderkategorie Eigenbau werden nur summarisch untersucht, ausser wenn jemand eine tödliche oder eine schwere Verletzung erlitten hat. Der Untersuchungsdienst kann die vollständige Untersuchung anordnen, wenn sie nach seiner Auffassung für die Unfallverhütung besonders nützlich ist (Art. 46 Abs. 3 VSZV).

Der Ablauf einer Flugunfalluntersuchung ist in der entsprechenden Verordnung genau geregelt (Art. 20 ff. VSZV) und lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Bewachung und Sicherung der Unfallstelle
- Erfassen der Personalien von Zeugen
- Medizinische Untersuchungen (Blutproben bei Verdacht auf Angetrunkenheit; im Todesfall werden Pilot und Copilot stets autopsiert)
- Vor-, Zwischen- und Schlussberichte
- Die SUST veröffentlicht die Vor-, Zwischen- und Schlussberichte inkl. Sicherheitsempfehlungen an das BAZL
- Wiederaufnahme des Verfahrens bei neuen Tatsachen innert 10 Jahren

Eine Flugunfalluntersuchung bezweckt nur, die Grundlage zur Vermeidung künftiger ähnlicher Unfälle oder Vorfälle zu schaffen. Es geht also nicht darum, Schuldige zu eruieren oder gar ihre Haftpflicht zu bestimmen. Dies ist ausschliesslich Sache der Gerichte, welche sich aber auf die Flugunfalluntersuchung stützen können.

Bezüglich der Kosten im Zusammenhang mit einem Flugunfall bestimmt Art. 50 Abs. 1 VSZV, dass die Untersuchungskosten bei vorsätzlichem Handeln zu 50–75% und bei grobfahrlässigem Handeln zu 25–50% dem Verursacher auferlegt werden können. Bei leichter Fahrlässigkeit werden die Kosten somit vom Bund getragen.

3. Obligatorisches Meldewesen

Gemäss Art. 4 Ziff. 1 der VO (EU) Nr. 376/2014³⁷ sind Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen, innert 72 Stunden in das von der EU zur Verfügung gestellte Meldeportal einzuspeisen. Eine Orientierungshilfe darüber, welche Ereignisse als meldepflichtig einzustufen sind, wurde mit der Durchführungsverordnung 2015/1018³⁸ vorgenommen. Meldepflichtig ist grundsätzlich der Kommandant³⁹ oder, falls dieser nicht in der Lage ist, ein Ereignis zu melden, ein im Rang nachfolgendes Besatzungsmitglied (Art. 4 Ziff. 6 lit. a). Der Fluglehrer mit Kommandantenstellung zählt somit zu den meldepflichtigen Personen. Verstösse gegen diese Bestimmungen können verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

4. Bedeutung der Fluglehrertätigkeit

Die SUST bestimmt nach Eingang der Meldung einen Untersuchungsleiter, der die Untersuchung führt. Dieser ist mit weitreichenden gesetzlichen Kompetenzen ausgestattet. So kann er insbesondere Befragungen durchführen, Expertisen und Blutprobeanalysen anordnen sowie gerichtsmedizinische Autopsien veranlassen.

Alle an der Entstehung eines Flugunfalles unmittelbar beteiligten Personen dürfen nur als Auskunftspersonen befragt werden. Sie können deshalb die Aussage verweigern und stehen nicht unter Wahrheitspflicht. Alle übrigen Personen können als Zeugen zur Aussage gezwungen werden, wobei sie über die strafrechtlichen Folgen eines falschen Zeugnisses zu belehren sind. Folglich muss jeder Fluglehrer damit rechnen, dass er eines Tages als Auskunftsperson oder als Zeuge zu einem Flugunfall seines Flugschülers einvernommen wird. Es kommt sogar vor, dass ein Fluglehrer sämtliche Dokumente über die Ausbildung des betreffenden Schülers vorlegen muss.

Die Eruierung der Ausbildung vor dem Unfall ist von grosser Bedeutung. Stellt die Untersuchungskommission beispielsweise fest, dass von einer Flugschülerin während ihrer gesamten Ausbildung nie verlangt wurde, die Schultergurten auch anzuziehen, und erleidet sie deswegen später bei einem Flugunfall schwere Hirnverletzungen, so ist eine Empfehlung über das Tragen der Schultergurte und eine entsprechende Weisung an die Flugschule dringend notwendig. Auch das Fuel-Management ist immer wieder von grosser Bedeutung. Des öfteren behaupten nämlich Piloten nach einer Notlandung infolge Treibstoffmangel, sie seien während ihrer Ausbildung nicht genügend über das Treibstoffsystem instruiert worden. Nun liegt es am Fluglehrer, das Gegenteil zu beweisen.

Zeigt sich in einer Flugunfalluntersuchung, dass ein Fluglehrer seine Pflichten verletzt oder falsch instruiert hat, so muss er zumindest mit einer Administrativmassnahme des BAZL rechnen. Es lohnt sich deshalb, in der Ausbildung nicht nur das Ausbildungsziel zu beachten, sondern auch vorbeugende Massnahmen für spätere Untersuchungen zu treffen.

³⁷ 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, ABl. EU vom 24.04.2014, Nr. L 122, S. 18-43.

³⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind, ABl. EU vom 30.06.2015, Nr. L 163, S. 1-17.

³⁹ Auch wenn der Begriff des Kommandanten („commander“) auf europäischer Ebene hauptsächlich in der gewerblichen Luftfahrt verwendet wird, ist damit in der VO (EU) Nr. 1321/2014 der verantwortliche Pilot gemeint. Somit gilt die Meldepflicht sowohl für den Kommandanten bei gewerblichen als auch bei privaten Flügen, zum Ganzen JANEZIC, Meldepflicht für Besatzungsmitglieder gemäss Verordnung EU Nr. 376/2014, SVLR-Bulletin 149/2017, S. 10.

5. Prävention nach allen Seiten

Um für den Fall einer Flugunfalluntersuchung (egal ob als Verursacher, Auskunftsperson oder Zeuge) optimal vorbereitet zu sein, kann neben einem stets gesetz- und pflichtgemäsem Verhalten unter anderem Folgendes empfohlen werden:

- Studium der zugänglichen Untersuchungsberichte (auch ausländische), um aus den Fehlern der anderen zu lernen
- Vor jedem Flug (auch des Flugschülers) nachweisbar Meteo einholen, also Kopie (allenfalls elektronisch) aufbewahren oder bei telefonischer Auskunft unbedingt Namen und Detailangaben machen
- Kopien des Daily Airspace Bulletins (DABS) und Notam mitführen bzw. aufbewahren (allenfalls elektronisch)
- Über die gesamte Ausbildung gewissenhaft ein Kontrollblatt führen, auf dem jede Ausbildungstätigkeit angekreuzt wird (am besten mit Bestätigung des Flugschülers)
- Detailliertes Frageblatt über das gesamte AFM des jeweiligen Ausbildungsflugzeuges, das vom Flugschüler selbst ausgefüllt werden muss und nachher in den Akten Flugschule bleibt
- Kontrolle der Ausweise, vor allem beim Checkflug nicht vergessen, nach den 3 Starts und 3 Landungen in den letzten 3 Monaten zu fragen
- Sorgfältige Voice, das heisst überflüssige Funksprüche vermeiden und nie irgendwelche Verstösse (z.B. zu nahe an der Wolke) offen übermitteln, denn es ist stets mit einer nachträglichen Niederschrift aller Funksprüche zu rechnen

Aus der Erfahrung muss ich leider offen und ehrlich zugeben, dass der beste Ratschlag nur sein kann: Traue niemandem! Mag heute der Flugschüler auch noch lobend über den Fluglehrer reden, so kann er schon morgen nach einem Flugunfall alle Schuld auf den Instruktor schieben, um sich selbst zu entlasten.

VII. STRAFRECHTS- UND ADMINISTRATIVVERFAHREN

1. Arten von Sanktionsverfahren

Nach einem Vorfall oder Flugunfall können drei ganz unterschiedliche Sanktionsverfahren einzeln oder parallel eingeleitet werden.

- a) Das *Zivilverfahren* beginnt in der Regel mit der Geltendmachung einer Forderung per Einschreiben. Wird keine Einigung erreicht, folgt als nächstes die Betreibung (kann zwar nicht verhindert, wohl aber durch umgehenden Rechtsvorschlag gestoppt werden) oder ein Schlichtungsverfahren (auch Sühne- oder Friedensrichterverhandlung genannt). Erst dann folgt das eigentliche Gerichtsverfahren. Das Verfahren richtet sich nach der ZPO. Das Zivilverfahren endet entweder durch Vergleich oder durch Urteil (Klageabweisung oder Klagegutheissung). In diesem Verfahren gilt der Grundsatz, dass derjenige beweispflichtig ist, der etwas fordert.
- b) Das *Strafverfahren* beginnt mit der Eröffnung einer Strafuntersuchung durch irgendeine Untersuchungshandlung, z.B. Vorladung, Beschlagnahme oder Hausdurchsuchung. Die Untersuchung wird von der Staatsanwaltschaft geführt und endet mit Einstellung, Strafbefehl oder Erhebung der Anklage beim Strafgericht.⁴⁰ Das Strafgericht kann die An-

⁴⁰ Art. 318 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO), SR 312.0.

klage zur Ergänzung an die Staatsanwaltschaft zurückweisen (Art. 329 Abs. 2 StPO). Kann das Gericht materiell über die Anklage entscheiden, so fällt es ein Urteil über die Schuld, die Sanktionen und die weiteren Folgen (Art. 351 Abs. 1 StPO). Bekanntlich gilt im Strafverfahren die Unschuldsvermutung, so dass im Zweifelsfalle ein Freispruch zu erfolgen hat.

- c) Das *Verwaltungsstrafverfahren* beginnt mit der Eröffnung der Untersuchung durch einen Beamten der beteiligten Verwaltung der (Art. 37 VstrR⁴¹). Die zuständige Verwaltung erlässt nach Abschluss der Untersuchung einen Strafbescheid oder stellt das Verfahren ein (Art. 62 VstrR). Der Beschuldigte kann gegen den Strafbescheid innert 30 Tagen nach der Eröffnung Einsprache erheben. Wird dies nicht innert der gesetzlichen Frist gemacht, so steht der Strafbescheid einem rechtskräftigen Urteil gleich (Art. 67 VstrR). Auf Grund der Ergebnisse ihrer neuen Prüfung trifft die Verwaltung eine Einstellungs-, Straf- oder Einziehungsverfügung (Art. 70 Art. 37 VstrR). Auch dagegen kann sich der Beschuldigte wehren und eine Beurteilung durch das Strafgericht verlangen (Art. 72 VstrR).
- d) Das *Administrativmassnahmeverfahren* beginnt mit der Androhung einer Massnahme (Verwarnung, Ausweisentzug- oder Einschränkung, evtl. sogar Flugzeugbeschlagnahme) und der Möglichkeit zur Stellungnahme. Diese ist unbedingt zu benutzen, wobei es wenig Sinn macht, zum vornherein alle Vorwürfe zu akzeptieren und um Entschuldigung zu bitten. Vielmehr soll unter Offerierung von entsprechenden Beweismitteln (Zeugen, Dokument, Augenschein, etc.) so viel als möglich bestritten werden. Auch hier gilt nämlich das Prinzip der Unschuldsvermutung.

Für den Betroffenen kann die Kumulation dieser Verfahren zu einer dreifachen Bestrafung führen: Verpflichtung zur Tragung des gesamten Schadens und aller Kosten, Geldbusse oder sogar Freiheitsstrafe und schliesslich auch noch Einschränkung oder Entzug des Ausweises. Trotzdem ist rechtsstaatlich nichts dagegen einzuwenden; sind doch alle Entscheidungsträger voneinander unabhängig und haben alle Verfahren ihre eigenen Rechtsmittel.

2. Involvierte Behörden

Die Auflistung der Sanktionsverfahren hat gezeigt, dass ein Fluglehrer leider nicht nur mit Zivilgerichten, sondern auch mit Strafgerichten und Administrativbehörden rechnen muss. Überdies sind aber auch noch die entsprechenden Untersuchungsorgane involviert, so insbesondere die Polizei.

Auch wenn die Verfahren voneinander unabhängig sind, haben die Behörden untereinander oftmals Kontakt. Dabei geht es nicht nur um eine Anzeige von Skyguide beim BAZL wegen Luftraumverletzung, sondern um viel schwerwiegendere Mitteilungen. Wird beispielsweise ein Fahrzeuglenker mit einem ausserordentlich hohen Alkoholpegel oder bereits zum zweiten Mal angetrunken am Steuer erwischt und gibt er gegenüber der Polizei an, er sei Pilot bzw. sogar Fluglehrer, so muss man sich nicht verwundern, wenn die Polizei auch ohne entsprechende Pflicht Mitteilung an das BAZL macht. Dieses kann als Massnahme den Flugausweis entziehen oder einschränken, ohne dass der betreffende Pilot je angetrunken geflogen wäre.

Für Mitglieder des Aero Club der Schweiz besteht die Möglichkeit unter Angabe seiner Mitgliedschaftsnummer per Telefon oder per Mail eine kostenlose Rechtsauskunft zu erhalten. Die anwaltschaftliche Vertretung in einem Verfahren ist jedoch auch bei Vertretung durch den AeCS-Anwalt kostenpflichtig.

⁴¹ Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht (VstrR), SR. 313.0.

3. Sanktionsmöglichkeiten und Statistik

Bussen von über CHF 5000.-- oder Freiheitsstrafen (bedingte oder unbedingte) werden im Strafregister-Informationssystem (VOSTRA) eingetragen⁴². Die Löschung erfolgt je nach Schwere der Strafe erst nach mehreren Jahren, wobei selbst gelöschte Einträge den Untersuchungsbehörden weiterhin bekanntgegeben werden. Im Gegensatz zu zivilrechtlichen Sanktionen (Geldzahlung, Bonusverlust, Urteilspublikation, etc.) kann deshalb eine strafrechtliche Verurteilung Auswirkungen für das ganze Leben haben.

In den vergangenen Jahren mussten vom BAZL leider immer wieder Verfahren eingeleitet werden. Als Beispiele von administrativen Massnahmen seien angeführt:

- 4 Mte Entzug wegen krasser Unterschreitung der min. Flughöhe
- 2 Mte Entzug wegen Flugunfall
- 2 Mte Entzug wegen Tieffahrt mit Ballon
- 1 Mt Entzug nach Flugunfall
- 1 Mt Entzug wegen Unterschreitung der mind. Flughöhe
- 1 Mt Entzug wegen vors. Ballonfahrten ohne gültigen Ausweis
- 6 Einschränkungen von Ausweisen bis best. Nachausbildung

4. Verhaltensempfehlung

Niemand kann verhindern, dass er nicht eines Tages von einem Fluglärmgegner völlig zu Unrecht wegen eines angeblichen illegalen Tieffluges angezeigt wird. Aber man kann durch ein pflichtbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten in allen Lebenslagen vorbeugen, dass Sanktionen verhängt werden. Dazu gehört insbesondere auch das korrekte Verhalten im Strassenverkehr.

Muss sich ein Fluglehrer aber einmal in einem Verfahren verantworten, so soll er sich rechtzeitig um Verhaltensratschläge bemühen und nicht erst am letzten Tag vor Ablauf einer Frist. Im Zweifelsfall Vorbehalte besser mit Nichtwissen bestreiten, als unnötige Zugaben oder Vermutungen.

Rechtsschutzversicherungen decken i.d.R. nur Streitigkeiten im Zusammenhang mit privaten Aktivitäten. Um einen diesbezüglichen Rechtsschutz zu erlangen, muss deshalb ausdrücklich auch die berufliche Tätigkeit als Fluglehrer eingeschlossen werden. Dies ist nicht bei allen Versicherungen möglich und zudem mit entsprechenden Zusatzprämien verbunden.

Staad/Röschenz, 9. Juni 2020

⁴² Art. 3 der Verordnung über das Strafregister (VOSTRA-Verordnung), SR 331.