

2023.03.12

In welchem Umfang kann von einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge die Haftung für erbrachte Arbeiten vertraglich ausgeschlossen werden?

Bei einem Instandhaltungsvertrag handelt es sich um einen Werkvertrag. Beim Werkvertrag ist nicht nur ein sorgfältiges Ausführen der Arbeiten, sondern ein Erfolg geschuldet. Dies bedeutet beispielsweise, dass das Luftfahrzeug nach einer Reparatur in einem lufttüchtigen Zustand übergeben werden muss.

Bestehen offene Mängel bei der Instandhaltung, so müssen diese unmittelbar bei der Übernahme des Luftfahrzeuges gerügt werden. Verdeckte Mängel sind unmittelbar nach ihrer Feststellung zu rügen. Der Instandhaltungsbetrieb hat sodann die Instandhaltung innert einer angemessenen Frist nachzubessern (Art. 367 f. des Schweizerischen Obligationenrechts; OR; SR 220).

Ist der Instandhaltungsbetrieb zur Nachbesserung offensichtlich nicht in der Lage oder weigert er sich, diese vorzunehmen, so kann nach einer Abmahnung und Nachfristsetzung bei einem anderen Betrieb eine Ersatzvornahme erfolgen (Art. 366 Abs. 2 OR). Eine Ersatzvornahme dürfte aber im Hinblick auf die erforderliche Zulassung der Instandhaltungsbetriebe (nach Teil-145 oder Teil-CAO der VO (EU) Nr. 1321/2014) selten vorkommen, da klar reglementiert ist, welcher Betrieb, welche Arbeiten vornehmen darf und welche Voraussetzungen er dazu erfüllen muss.

Als sehr problematisch kann sich bei mangelhafter Instandhaltung ein Mangelfolgeschaden erweisen, wenn dieser zu weiteren Beschädigungen des Luftfahrzeuges oder gar Verletzten oder Toten führt. Ein Mangelfolgeschaden zeichnet sich dadurch aus, dass seine Ursache im Werkmangel liegt (z.B. fehlerhafte Instandhaltung der Turbine), er sich aber nicht in diesem selber begründet (durch die fehlerhafte Instandhaltung der Turbine wird das Triebwerk derart beschädigt, dass das Luftfahrzeug abstürzt und zerstört wird). Daraus können enorm grosse Schadenssummen entstehen. Dem versuchen Instandhaltungsbetriebe mit entsprechenden Vertragsklauseln entgegenzuwirken, indem die Haftung für Schäden inklusive Mangelfolgeschäden aus dem Vertrag umfassend ausgeschlossen werden. Hierzu ist festzuhalten, dass dies nur für leichte Fahrlässigkeit, nicht aber für Absicht und grobe Fahrlässigkeit möglich ist (Art. 100 Abs. 1 OR). Geht eine Vertragsklausel darüber hinaus, ist dies nicht gültig. Hier ist insbesondere Vorsicht geboten, da es ausländische Rechtsordnungen gibt, die in einem solchen Fall die gesamte Klausel als ungültig betrachten, also auch der Ausschluss der leichten Fahrlässigkeit.

Die Haftung für einen Mangelfolgeschaden richtet sich in der Schweiz nach Art. 368 OR. Es handelt sich dabei um eine Verschuldenshaftung. Die Mangelhaftigkeit muss somit dem Instandhaltungsbetrieb zum Vorwurf gemacht werden können. Für die Haftung des Instandhaltungsbetriebes wird vorausgesetzt, dass dieser die von ihm verlangte Sorgfalt bei der Instandhaltung vorsätzlich oder fahrlässig verletzt hat (Art. 364 OR). Darunter kann auch das Vernachlässigen von Qualitätssicherungsmassnahmen fallen. Die Beweislast liegt beim Instandhaltungsbetrieb. Dies bedeutet, dass er beweisen muss, dass ihm keinerlei Verschulden zur Last fällt. Dies dürfte je nach Sachverhalt nicht einfach sein (zum Mangelfolgeschaden siehe Peter Gauch, Der Werkvertrag, 6. Aufl., 2019, Rz. 1848 ff.).

Wird ein Dritter, zum Beispiel ein Passagier im Flugzeug, geschädigt, so steht ihm kein direkter vertraglicher Schadenersatzanspruch gegenüber dem Instandhaltungsbetrieb zu. Die Haftung gegenüber dem Instandhaltungsbetrieb richtet sich in diesem Fall nach dem Deliktsrecht (Schaden durch unerlaubte Handlung). Diese ausservertragliche Haftung setzt nach Art. 41 OR neben dem Schaden einen adäquaten Kausalzusammenhang, ein widerrechtliches Verhalten sowie das Verschulden des Schädigers voraus.

Besondere Vorsicht ist im Hinblick auf die Haftung bei Verträgen mit ausländischen Luftfahrzeugen geboten. Hier kann eine vorgängige Prüfung der Rechtslage im betreffenden Staat angezeigt sein.

Schliesslich kann eine (wiederholte) mangelhafte Ausführung von Instandhaltungsarbeiten auch dazu führen, dass das BAZL im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit Massnahmen gegen den Instandhaltungsbetrieb ergreifen muss. Je nach Schwere der Mängel kann dies zu unterschiedlichen Einschränkungen führen. Aus triftigen Gründen bei einer potentiellen Gefährdung muss die Genehmigung von der Behörde ausgesetzt werden. Im Übrigen werden die Beanstandungen je nach Schweregrad in zwei Stufen eingeteilt. Bei Beanstandungen der Stufe 2¹ müssen diese innert einer vom BAZL angesetzten Frist (maximal 3 Monate) behoben werden. Bei einer Beanstandung der Stufe 1² wird die Genehmigung je nach Umfang der Mängel bis zu deren Behebung ganz oder teilweise entzogen, beschränkt oder ausgesetzt (145.B.45 f. sowie CAO.B.060 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

In der Praxis erstellen Instandhaltungsbetriebe meistens Offerten unter der Bedingung, dass ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) oder General Terms and Conditions for Maintenance and Repair Orders (GTC) einen integrierenden Bestandteil bilden. Darin wird dann die Haftung für Verspätungsschaden und leichte Fahrlässigkeit ausgeschlossen. Solche AGB oder GTC erlangen nur Gültigkeit, wenn sie dem Kunden zusammen mit der Offerte zugestellt und ausdrücklich als Vertragsbestandteil bezeichnet werden. Eine nachträgliche Zustellung mit der Rechnung genügt nicht. Auch der Hinweis auf die aktuelle Version im Internet genügt gemäss Gerichtspraxis nicht.

Eine weitere Schranke betreffend die Zulässigkeit von AGB oder GTC findet sich in Art. 8 UWG, wonach allgemeine Geschäftsbedingungen, die in Treu und Glauben verletzender Weise zum Nachteil der Konsumentinnen und Konsumenten ein erhebliches und ungerechtfertigtes Missverhältnis zwischen den vertraglichen Rechten und den vertraglichen Pflichten vorsehen, unlauter sind. Unternehmen, welche Verträge zu geschäftlichen Zwecken schliessen, können sich jedoch nicht auf Art. 8 UWG berufen. In der Regel werden Klauseln zum Gerichtsstand oder zum anwendbaren Recht von Gerichten als ungewöhnlich bezeichnet. Sie sollten deshalb nicht nur in den AGB oder GTC, sondern unbedingt auch im Hauptvertrag fixiert werden.

¹ Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-CAO respektive Teil-145, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann (CAO.A.115 und 145.A.95 der VO (EU) Nr. 1321/2014).

² Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-CAO respektive Teil-145, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet (CAO.A.115 und 145.A.95 der VO (EU) Nr. 1321/2014).