

2023.08.01

Wann ist eine Person an Bord eines Luftfahrzeuges als Crewmitglied und wann als Passagier zu betrachten?

In seinem Urteil vom 15. April 2019 mit der Geschäftsnummer CG160010-K/U entschied das Bezirksgericht Winterthur, dass die auf einem Privatflug in einem vierplätzigem Kleinflugzeug vorne rechts sitzende Person zur Crew des Luftfahrzeuges zählt, wenn sie sich an der Navigation und dem Funk beteiligt. Folge dieses Urteils war, dass dieser Person die Leistung der Insassenunfallversicherung verwehrt wurde, denn die Versicherung war zwar für drei Passagiere, aber nur für ein Besatzungsmitglied abgeschlossen. Für Versicherte und Versicherungen ist es daher entscheidend zu wissen, wann eine Person an Bord eines Luftfahrzeuges als Crew und wann als Passagier gilt.

Die Abgrenzung zwischen Crewmitgliedern und Passagieren kann aus verschiedenen Perspektiven erfolgen. So kann erstens aus einer lizenzrechtlichen Perspektive danach gefragt werden, wer welche Lizenzen benötigt. Die operationelle Perspektive betrachtet zweitens, wem welche Aufgaben an Bord zukommen. Die haftungsrechtliche Perspektive wirft drittens die Frage auf, wer für einen allfälligen Schaden aufzukommen hat. Die versicherungsvertragliche Perspektive untersucht viertens, für wen welche Versicherungsleistungen im Versicherungsvertrag vereinbart wurden. Diese vier Perspektiven sind nachfolgend getrennt zu betrachten.

Lizenzrechtliche Perspektive

Welche Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeuges nötig ist, wird hauptsächlich in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geregelt, dort insbesondere im Part-FCL. Die Verordnung unterscheidet zwischen verschiedenen Funktionen an Bord, zu deren Wahrnehmung eine Lizenz notwendig ist. So ist der **Pilot-in-Command (PIC)** als jene Pilotin oder jener Pilot definiert, «dem das Kommando übertragen wurde und der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist».¹ Dem PIC kommen – in Abhängigkeit seiner Lizenz – diverse Rechte zum Führen eines Luftfahrzeuges zu. Im Gegenzug obliegen ihm verschiedene Pflichten wie insbesondere die Wahrung der Flugsicherheit.

Co-Pilot ist gemäss der genannten Verordnung jene Pilotin oder jener Pilot, der in einem Luftfahrzeug, für das mehr als eine Pilotin oder ein Pilot erforderlich ist, als Pilotin oder Pilot fungiert, dabei aber nicht PIC ist.² PIC und Co-Pilot arbeiten gemäss dem Konzept der Multi-Crew Cooperation zusammen. Co-Piloten gibt es damit nur auf Luftfahrzeugen, für die mehrere Personen im Cockpit vorgeschrieben sind. Auf Luftfahrzeugen, die nur ein Crewmitglied benötigen, ist nur ein PIC und kein Co-Pilot vorhanden. Wie zu bestimmen ist, wer PIC ist, wenn mehrere Personen mit einer gültigen Lizenz an Bord sind, wird in der FFAC Antwort 015 beschrieben.

Neben diesen beiden Funktionen nennt die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 weitere Typen von Pilotinnen und Piloten wie **Lehrberechtigte, Prüfer** oder **Flugschüler**. Ihnen gemeinsam ist, dass sie alle an der Steuerung eines Luftfahrzeuges beteiligt sind und sie dazu –

¹ FCL 010.

² Vgl. FCL 010.

mit Ausnahme der Flugschülerin oder des Flugschülers – eine Lizenz benötigen. Zusammen bilden diese verschiedenen Typen von Pilotinnen und Piloten die sogenannte **Flugbesatzung**.

Neben der Flugbesatzung kennt die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 die **übrige Besatzung**, wozu die **Flugbegleiter** zählen. Als Flugbegleiterin oder Flugbegleiter definiert die Verordnung ein entsprechend qualifiziertes Besatzungsmitglied, das nicht zur Flugbesatzung zählt, dem jedoch «von einem Betreiber Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit der Fluggäste und des Fluges während des Betriebs übertragen wurden».³ Auch Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter benötigen eine Lizenz. Zusammen mit der Flugbesatzung zählen die Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter zum sogenannten **fliegenden Personal**.

Diese Überlegungen zeigen, dass aus lizenzrechtlicher Perspektive verschiedene Typen von Crewmitgliedern an Bord sind. Ihnen gemeinsam ist, dass sie – mit Ausnahme der Flugschülerin oder des Flugschülers – eine Lizenz besitzen und sich ihre Rechte und Pflichten an Bord nach Massgabe dieser Lizenz ergeben. Mit anderen Worten sind somit aus lizenzrechtlicher Perspektive jene Personen Crewmitglieder, welche Aufgaben an Bord in Zusammenhang mit einer Lizenz wahrnehmen oder sich im Falle einer Flugschülerin oder eines Flugschülers an Bord befinden, um eine Lizenz zu erwerben. Die übrigen Personen, welchen keine Lizenz zukommt, sind aus lizenzrechtlicher Perspektive Passagiere.

Operationelle Perspektive

Welche Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeuges erfüllt werden müssen und welches Crewmitglied dafür verantwortlich ist, wird hauptsächlich in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geregelt. Diese Verordnung definiert dann auch, dass ein **Besatzungsmitglied** eine Person ist, «die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeuges beauftragt wurde».⁴ Jene Besatzungsmitglieder, die «während der Flugdienstzeit mit für den Betrieb eines Luftfahrzeuges wesentlichen Aufgaben betraut» sind, zählen dabei zur **Flugbesatzung**.⁵ Das Abgrenzungskriterium zwischen Crewmitgliedern und Passagieren ist demnach die Frage, ob einer Person an Bord eine Aufgabe zukommt oder nicht. Personen mit einer Aufgabe zählen zu den Besatzungsmitgliedern. Hat die Aufgabe direkt mit dem Betrieb des Luftfahrzeuges zu tun, handelt es sich um ein Flugbesatzungsmitglied. Personen ohne eine Aufgabe im Zusammenhang mit der Durchführung eines Fluges gelten als Passagiere.

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zählt aufgrund dieser Definition – anders als die lizenzrechtliche Perspektive – mehrere Personen zu den Besatzungsmitgliedern, die zur Erfüllung ihrer Aufgabe keine Lizenz benötigen. Dazu gehört z.B. der sogenannte **Aufgabenspezialist**. Dieser nimmt «spezialisierte Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs oder von einem Luftfahrzeug aus» wahr.⁶ Als Beispiel kann eine Person genannt werden, die auf einem Fotoflug die Kamera führt. Des Weiteren kennt die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 die **technischen Besatzungsmitglieder**. Dies sind Personen zur Unterstützung der Pilotin oder des Piloten insbesondere in Helikoptern während Rettungseinsätzen, bei Hubschrauberwindenbetrieb oder bei Flügen mit Nachtflugsichtsystemen.⁷

³ Art. 2 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

⁴ Anhang I Ziff. 29 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁵ Anhang I Ziff. 48a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁶ Anhang I Ziff. 117a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁷ Anhang I Ziff. 118 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

Von solchen Crewmitgliedern abzugrenzen sind die sogenannten **medizinischen Fluggäste** während eines Rettungseinsatzes. Dazu zählen gemäss der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 die Angehörigen eines medizinischen Berufes wie Ärztinnen oder Rettungsassistenten.⁸ Da sie keine Aufgabe im Zusammenhang mit der Durchführung des Fluges im engeren Sinne haben, gelten sie als Passagiere. Ebenso als Passagiere gelten die sogenannten **HHO-Fluggäste**. Dies sind Personen, die mittels einer Hubschrauberwinde verbracht werden.⁹

Zusammenfassend zeigt sich damit, dass aus operationeller Perspektive jene Personen zur Crew zählen, die eine mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängende Aufgabe an Bord wahrnehmen. Die meisten dieser Crewmitglieder benötigen zur Wahrnehmung ihrer Aufgabe eine Lizenz, andere wiederum nur eine Schulung. Passagiere im Gegensatz sind jene Personen, denen keine Aufgabe im Zusammenhang mit dem eigentliche Betrieb des Luftfahrzeuges zukommt.

Haftungsrechtliche Perspektive

Einen ganz anderen Blick auf die Personen an Bord eines Luftfahrzeuges wirft die haftungsrechtliche Perspektive, die danach fragt, wer für einen allfälligen Schaden, der durch einen Flug verursacht wird, haftet. Geregelt wird diese Haftung in verschiedenen Rechtsgrundlagen wie dem Montrealer Übereinkommen, der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 sowie der Lufttransportverordnung.

Diese Rechtsgrundlagen unterscheiden hauptsächlich zwischen dem sogenannten Luftfrachtführer und den Reisenden. **Luftfrachtführer** ist dabei jene Person, welche «die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern mit einem Luftfahrzeug übernimmt».¹⁰ Dies kann einerseits der vertragliche Luftfrachtführer sein, der mit den Reisenden einen Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Andererseits ist ausführender Luftfrachtführer, wer die versprochene Beförderung tatsächlich ausführt. Daraus ergibt sich, dass die Pilotin oder der Pilot eines Luftfahrzeuges nicht zwingend Luftfrachtführer sein muss. Dies mag bei Privatflügen in Kleinflugzeugen regelmässig der Fall sein, bei denen die Pilotin oder der Pilot den Fluggästen die Durchführung des Fluges versprochen hat. Bei gewerblichen Flügen ist hingegen in aller Regel das Luftfahrtunternehmen Luftfrachtführer und niemand aus der Besatzung. Vielmehr zählt in diesem Fall die Besatzung zu den Hilfspersonen des Luftfrachtführers, welche dem Luftfrachtführer erst ermöglichen, seinen Beförderungspflichten nachzukommen.

Die **Reisenden** sind im Gegensatz dazu jene Personen, die auf der Grundlage eines Luftbeförderungsvertrages mitfliegen. Die Angestellten des Luftfrachtführers, die sich in der Regel aufgrund eines Arbeitsvertrages an Bord befinden, werden damit nicht zu den Reisenden gezählt.

Zusammenfassend ergibt sich damit, dass aus haftungsrechtlicher Perspektive zwischen Luftfrachtführer und Reisenden unterschieden werden muss. Die Reisenden sind dabei jene Personen, die sich aufgrund eines Luftbeförderungsvertrages an Bord befinden. Crewmitglieder gehören hingegen nie zu den Reisenden, da sie nicht auf der Grundlage

⁸ Anhang I Ziff. 78 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

⁹ Anhang I Ziff. 66 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

¹⁰ Art. 3 Bst. g Lufttransportverordnung.

eines Beförderungsvertrages, sondern in der Regel aufgrund eines Arbeitsvertrages befördert werden. Bei gewerblichen Flügen sind die Crewmitglieder in aller Regel auch nicht Luftfrachtführer. Nur bei Privatflügen, bei denen die Pilotin oder der Pilot den Reisenden die Beförderung verspricht, ist dieses Crewmitglied auch Luftfrachtführer. Dies hat zur Folge, dass bei einem allfälligen Schaden durch den Flug die Pilotin oder der Pilot direkt haftbar gemacht werden kann.

Versicherungsvertragliche Perspektive

Schliesslich ist aus der versicherungsvertraglichen Perspektive zu betrachten, für welche Personen an Bord die Versicherung des Luftfahrzeuges Leistungen verspricht. In Versicherungsverträgen rund um Luftfahrzeuge ist nämlich regelmässig anzugeben, wie viele Besatzungsmitglieder sich an Bord befinden können. Wird diese Anzahl überschritten, kann dies, wie das einleitend erwähnte Gerichtsurteil zeigt, zu einer Kürzung der Versicherungsleistungen führen.

Um festzulegen, was in einem Versicherungsvertrag unter einem **Besatzungsmitglied** verstanden wird, wird dieser Begriff in der Praxis regelmässig in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen definiert. Eine häufig anzutreffende Definition ist dabei der Wortlaut, dass «Personen, die zur Führung des Luftfahrzeugs oder zu sonstigen Dienstleistungen an Bord ermächtigt sind und die vorgeschriebenen Ausweise und Bewilligungen besitzen, in Ausübung ihrer Funktion» zu den Besatzungsmitgliedern zählen.¹¹ Einige Versicherungsunternehmen ergänzen diese Definition, indem sie explizit auch Flugschülerinnen und Flugschüler am Doppelsteuer oder Fallschirmspringer zu den Besatzungsmitgliedern zählen.

Als **Passagiere** werden in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen regelmässig Personen definiert, «die sich mit Zustimmung der Pilotin, des Piloten oder des Luftfrachtführers im versicherten Luftfahrzeug befinden und nicht Besatzungsmitglieder sind».¹² Dabei werden Flugschülerinnen und Flugschüler am Doppelsteuer während eines Schnupperfluges zu den Passagieren gezählt. Bei gewissen Versicherungsunternehmen gelten Fallschirmspringer ebenfalls als Passagiere.

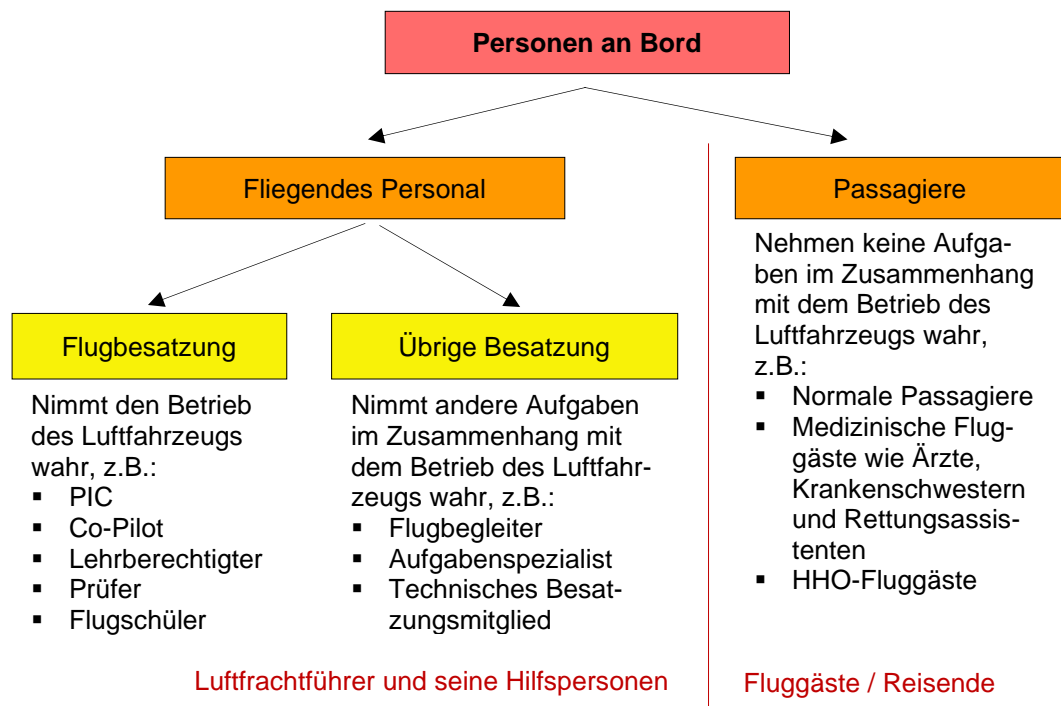
Gerade das Beispiel der Fallschirmspringer, die gewisse Versicherungsunternehmen zur Besatzung, andere zu den Passagieren zählen, zeigt, dass zur versicherungsvertraglichen Qualifikation, ob eine Person an Bord Crewmitglied oder Passagier ist, entscheidend ist, was im Versicherungsvertrag bzw. den Allgemeinen Versicherungsbedingungen vereinbart wurde. Ist dort nichts geregelt, können sich im Streitfall zwischen Versicherten und Versicherungen Auslegungsfragen stellen. In der Praxis wird dies insbesondere bei Aufgabenspezialisten oder technischen Besatzungsmitgliedern der Fall sein, da die von den Versicherungen verwendeten Definitionen für Besatzungsmitglieder und Passagiere deren Zuteilung nicht eindeutig regeln. Vor dem Abschluss eines Versicherungsvertrages gilt es daher genau zu prüfen, ob die verwendeten Versicherungsbedingungen auf die Operation des Versicherten passend zugeschnitten sind.

¹¹ Vgl. z.B. die Definition der Besatzungsmitglieder unter Punkt «E Definitionen» in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Luftfahrzeugversicherung (AVB Luftfahrzeuge 2019) vom 1. Januar 2019 der Zürich Versicherung.

¹² Vgl. z.B. die Definition der Passagiere unter «Teil E Definitionen» in den Allgemeine Vertragsbedingungen (AVB) zur Luftfahrzeugversicherung vom Oktober 2021 der AXA.

Fazit zur Abgrenzung von Crewmitglied und Passagier

- Ob eine Person an Bord als Crewmitglied oder als Passagier zu betrachten ist, hängt davon ab, ob man eine lizenzrechtliche, eine operationelle, eine haftungsrechtliche oder eine versicherungsvertragliche Perspektive einnimmt.
- Nachfolgende Grafik fasst diese vier Perspektiven zusammen:



- Versicherte und Versicherungen müssen sich den verschiedenen Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeuges bewusst sein und den Versicherungsvertrag auf die Operation des Versicherten so zuschneiden, dass allen Personen an Bord die gewünschte Versicherungsdeckung zukommt.