

Beförderungsschein in der Luftfahrt

1. Dokumente betreffend die Beförderung

Im früheren Lufttransportreglement war noch von «Flugscheinen» die Rede. Nun wird in Anlehnung an die Terminologie im Übereinkommen von Montreal einheitlich von «Beförderungsscheinen» gesprochen. Materiell ist immer noch das Gleiche gemeint. Allerdings kann nun bei mehreren Passagieren im gleichen Luftfahrzeug anstelle von mehreren Einzelbeförderungsscheinen ein sogenannter Sammelbeförderungsschein ausgestellt werden. Der Inhalt des Beförderungsscheins wird konkret in der Lufttransportverordnung vorgegeben:

LTrV Art. 5 Reisende und Reisegepäck

¹ Der Luftfrachtführer stellt den Reisenden Folgendes aus:

a. einen Einzel- oder Sammelbeförderungsschein, der Folgendes enthält:

1. die Angabe des Abgangs- und des Bestimmungsorts,
2. falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet der Schweiz liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen sind: die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;

b. einen Identifizierungsschein für jedes aufgegebene Gepäckstück.

² Er weist die Reisenden schriftlich darauf hin, in welchem Umfang seine Haftung für Tod oder Körperverletzung, für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung des Reisegepäcks sowie für Verspätung beschränkt ist.

³ Er kann anstelle des gedruckten Beförderungsscheins elektronische Aufzeichnungen verwenden. In diesem Fall händigt er den Reisenden, die dies verlangen, ein Schriftstück mit den in Absatz 1 Buchstabe a aufgeführten Angaben aus.

⁴ Die Nichtbeachtung der Bestimmungen der Absätze 1-3 berührt weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags.

2. Vorschrift zur Ausstellung des Beförderungsscheins

Sowohl nach den Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal als auch nach denjenigen der Lufttransportverordnung muss vom Luftfrachtführer bei einem entgeltlichen Privatflug ein Beförderungsschein ausgestellt und abgegeben werden. Dies ist notwendig, obwohl die Haftung für Schäden aus Tod oder Körperverletzung der Reisenden damit nicht beschränkt wird. Für die Beschädigung oder den Verlust von Reisegepäck sowie für allfällige Verspätungsschäden besteht zwar eine Haftungslimitierung, doch sind diese Begrenzungen gemäss Art. 3 Abs. 5 des Übereinkommens von Montreal nicht an einen Beförderungsschein gebunden. Im Falle eines entgeltlichen Privatfluges kann der Beförderungsschein jedoch grundsätzlich als Beweismittel dienen, dass der Flug nicht unentgeltlich durchgeführt wurde. Erst mit diesem Nachweis kommt es zur erwähnten Haftungsbegrenzung bezüglich Reisegepäcks und Verspätung. Zudem können Beförderungsscheine bei Flugunfalluntersuchungen hilfreich sein, insbesondere, wenn über die Anzahl und die Identität der Passagiere Unklarheit herrscht.

Nachstehend ist das Muster eines Beförderungsscheines abgedruckt. Diese Version kann sowohl für private als auch für gewerbsmässige Flüge verwendet werden. Verschiedene Luftfahrtversicherungen bieten [Beförderungsscheine zum Download](#) an, bei denen gleich auch die Verzichtserklärung für private unentgeltliche Flüge enthalten ist.

Beförderungsschein Titre de transport Titolo di trasporto Title of transport		☐ für private, entgeltliche Flüge * ☐ pour les vols privés, contre rétribution * ☐ per voli privati a pagamento * ☐ for private, payed flights *	☐ für gewerbsmässige Flüge ☐ pour les vols commerciaux ☐ per voli commerciale ☐ for commercial flights
Luftfrachtführer Transporteur aériens Vettore aereo Air carrier		Name und Vorname des Passagiers Nom et prénom du passager Cognome e nome del passeggero Name and first name of passenger	
Abgangsort Lieu de départ Punto di partenza Place of departure		Bestimmungsort Lieu de destination Punto di destinazione Place of destination	
Zwischenlandungen Escales Scali Stopovers		Ort und Datum Lieu et date Luogo et data Place and date	
Preis Prix Prezzo Price	☐ pro Flug ☐ par vol ☐ per volo ☐ per flight	☐ pro Flugminute ☐ par minute de vol ☐ per minuto di volo ☐ per flight minute	☐ pro Flugstunde ☐ par heure de vol ☐ per ora di volo ☐ per flight hour
		CHF	
* Hinweis: Es handelt sich um einen privaten Flug gegen Entgelt mit einem Luftfahrzeug bis zu 2700 kg Abfluggewicht, bei dem die Haftung in der Regel beschränkt werden kann und ein Versicherungsobligatorium von mindestens 100'000 SZR zur Deckung der Haftpflicht von Personen- und Sachschäden der Passagiere besteht. (Beförderungsbedingungen auf der Rückseite)		* Remarque: Il s'agit d'un vol privé effectué contre rémunération au moyen d'un aéronef d'une masse maximale au décollage de 2700 kg, pour lequel la responsabilité peut généralement être limitée et pour lequel une assurance obligatoire d'au moins 100'000 DTS existe afin de couvrir la responsabilité pour les dommages corporels et matériels des passagers. (Conditions de transport, voir au verso)	
		* Nota: Si tratta di un volo privato a pagamento con un aeromobile del peso al decollo fino a 2700 kg, per cui di regola la responsabilità civile può essere limitata e sussiste l'obbligo di copertura della responsabilità civile per danni corporali e materiali dei passeggeri per un corrispondente di almeno 100'000 SZR. (Condizioni di trasporto a tergo)	
		* Note: The above pertains to private air travel on a paid basis in an aircraft of up to 2700 kg take-off weight for which liability limits are generally possible and insurance of at least 100'000 SZR is mandatory for liability coverage of passengers' personal injury and property damage. (Conditions of transport overleaf)	

Auf der Rückseite dieses Beförderungsscheins sind folgende Hinweise zur Haftungsbegrenzung aufgedruckt:

Die Beförderung aufgrund dieses Beförderungsscheins unterliegt den Haftungsbestimmungen der zum Zeitpunkt des Fluges geltenden Fassung des Obligationenrechts (OR), der Verordnung über den Lufttransport (LTrV) vom 17. August 2005 oder des Übereinkommens von Montreal vom 28. Mai 1999 (MÜ). Diese regeln die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung eines Passagiers, für den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck und für Verspätung. Wenn die LTrV oder das MÜ Anwendung finden, kann die Haftung beschränkt sein:

1. Für Körperschäden bis zu 128 821 Sonderziehungsrechten (SZR) kann die Haftung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Darüber hinaus kann sich der Luftfrachtführer, bei bestimmten gesetzlich festgelegten Entlastungsgründen, von der Haftung befreien.
2. Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck ist die Haftung auf 1 288 SZR pro Passagier begrenzt. Reisegepäck, dessen Wert diesen Betrag übersteigt, sollte der Passagier vor Antritt der Reise dem Lufttransportführer melden oder vollständig versichern.
3. Bei Verspätung ist die Haftung auf 5 346 SZR pro Passagier begrenzt.

Leistungen, die den Schadenersatz-Anspruchsberechtigten aus der vom Luftfrachtführer oder vom Luftfahrzeughalter allenfalls abgeschlossenen Insassenunfall-Versicherung ausgerichtet werden, und allfällige Vorauszahlungen, die vom Luftfrachtführer oder für dessen Rechnung geleistet werden, sind im vollen Umfang auf die Haftpflichtansprüche anzurechnen.

2. Bedeutung der Beförderungsart

Bei unentgeltlichen privaten Flügen kann kein Beförderungsschein ausgestellt werden; dafür besteht in diesem Falle die Möglichkeit einer [Verzichtserklärung](#). Dies soll die nachstehende Übersicht verdeutlichen:

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

Das Merkblatt auf der nächsten Seite soll mithelfen, Beförderungsscheine richtig auszufüllen.

Merkblatt Beförderungsschein

1. Ein Beförderungsschein *muss* bei jedem privaten Flug gegen Entgelt sowie bei jedem gewerbsmässigen Flug ausgestellt und abgegeben werden. Bei einem privaten Flug gegen Entgelt muss zudem vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des Versicherungsschutzes hingewiesen werden, wobei der Hinweis am zweckmässigsten auf dem Beförderungsschein selbst erfolgt. Bei einem unentgeltlichen Privatflug darf kein Beförderungsschein ausgestellt werden.
2. Für jeden Passagier, insbesondere auch für jedes Kind, *muss* ein separater Flugschein ausgestellt werden, sofern kein Sammelbeförderungsschein verwendet wird.
3. Der Beförderungsschein ist dreifach auszufertigen und wie folgt abzugeben:
 - a) Ein Exemplar für den Passagier
 - b) Ein Exemplar für den Piloten bzw. die Bordpapiere
 - c) Ein Exemplar zur Hinterlegung beim Flugplatz bzw. beim Ballon-NachfahrerIm Ausland empfiehlt sich die postalische Rücksendung eines Beförderungsscheines an den Heimatflugplatz.
4. Wird der Flug gewerbsmässig durchgeführt, so ist als Luftfrachtführer das entsprechende Unternehmen einzutragen. Bei Privatflügen gegen Entgelt ist der Pilot selbst als Luftfrachtführer einzutragen.
5. Sofern auf dem Beförderungsschein vorgesehen, ist der Luftfahrzeugtyp mit Registrierung einzutragen; diese Angabe ist jedoch gesetzlich nicht zwingend vorgeschrieben.
6. Der vollständige Name des Passagiers *sollte* eingetragen werden. Es *kann* dabei angegeben werden, ob es sich um einen männlichen oder einen weiblichen Passagier handelt. Empfehlenswert ist überdies die Angabe von Wohnort und evtl. Jahrgang zur Unterscheidung von Passagieren mit gleichem Namen.
7. Zwingend angegeben werden *müssen* der Abflugort und der Bestimmungsort; dabei genügen ICAO-Abkürzungen nicht. Allenfalls wird der Bestimmungsort mit „unbekannt“ angegeben, z.B. beim Ballonfahren.
8. Liegen Abgangs- und Bestimmungsort im gleichen Staat und ist in einem Drittstaat eine Zwischenlandung vorgesehen, so *muss* der Zwischenlandeplatz im Beförderungsschein angegeben werden. Bei Inlandflügen *kann* der Zwischenlandeplatz angegeben werden. Wird der Flug für längere Zeit unterbrochen, so *muss* für jede Flugstrecke ein separater Beförderungsschein ausgestellt werden.
9. Ort und Datum der Beförderungsschein-Ausgabe *müssen* angegeben werden. Der Ausstellungsort kann also vom Abgangsort verschieden sein. Um bei der Datumsangabe Unsicherheiten zu vermeiden wird empfohlen, den Flugschein am Tag des Fluges auszustellen.
10. Als Preis kann beim gewerbsmässigen Flug der Pauschalpreis oder die Gutscheinnummer eingetragen werden. Beim Privatflug gegen Entgelt *kann* ein Flugminutenpreis eingesetzt werden; eine Vorauszahlung ist dann nicht notwendig. Der Preis *muss* angemessen sein und sollte daher den Selbstkosten dividiert durch Anzahl Passagiere entsprechen. Wird ein Flugschein mit einem simulierten oder einem zu tiefen Flugpreis ausgestellt, so ist der Flugschein nichtig. Ist das Entgelt für den Flug insgesamt höher als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren, so darf der Flug nur einem bestimmten Kreis von Personen zugänglich sein, ansonsten der Flug als gewerbsmässig gilt. Werden sämtliche Kosten des Fluges durch die Insassen (inkl. Pilot) je zu gleichen Teilen getragen, so muss von einer einfachen Gesellschaft ausgegangen werden und es kann kein Austauschverhältnis Leistung gegen Entgelt behauptet werden, weshalb in diesem Falle auch kein Beförderungsschein ausgestellt werden kann.
11. Der Beförderungsschein *muss* während mindestens 3 Monaten aufbewahrt werden.
12. Wird beim gewerbsmässigen Personentransport (z.B. Rundflug) kein Beförderungsschein ausgestellt, besteht die Gefahr, dass allfällige Haftpflichtansprüche nicht gegen das Flugunternehmen, sondern direkt gegen den Piloten gestellt werden.

3. Kein Beförderungsschein bei Schulflügen

Nicht nur bei unentgeltlichen Privatflügen, sondern auch bei Schulflügen kann kein Beförderungsschein ausgestellt werden. Das gilt sowohl für entgeltliche als auch für unentgeltlich Schulflüge. Tatsächlich ist der Zweck eines Schulfluges nicht die Beförderung eines Passagiers, sondern die Vermittlung von fliegerischen Fähigkeiten. Folglich liegt kein Beförderungsvertrag, sondern ein Schulungsvertrag vor.

Ein Schulungsflug ist immer dann gegeben, wenn ein Flugschüler von einem Fluglehrer im Flug unterrichtet wird. Der Begriff "Flugschüler" ist dabei weit auszulegen. Jede natürliche Person, welche in einem Vertragsverhältnis zu einer Flugschule oder zu einem Fluglehrer steht, mit dem Zweck einer aviatischen Schulung, ist als Flugschüler zu qualifizieren. Die Art der aviatischen Schulung ist dabei ohne Bedeutung; es genügt auch ein Refresher, ein Trainingsflug oder ein Schnupperflug (vgl. dazu [FFAC-Antwort 044 Flugschüler](#)).

Problematisch wird die Situation, wenn bei einem Schulungsflug noch zusätzliche Personen mitgeführt werden. Dies kann erforderlich sein, wenn bei einem Einweisungsflug ein Volllastflug durchgeführt werden muss. Auch in einem solchen Fall, werden diese Passagiere nicht zum Zwecke der Beförderung transportiert, sondern nur um entsprechendes Gewicht mitzuführen. Folglich kann auch bei solchen Einweisungsflügen kein Beförderungsschein ausgestellt werden. Wenn aber auf einem Schulflug von A nach B zusätzlich aus Effizienzgründen auch noch ein Passagier befördert werden soll, so kann ein doppeltes Vertragsverhältnis (Schulungsvertrag und Beförderungsvertrag) vorliegen, welche bei einer entgeltlichen Beförderung die Ausstellung eines entsprechenden Beförderungsscheins erforderlich macht.

Stand 29. Oktober 2024