

Gutachten: Öffentlich angebotene Rundflüge auf nichtgewerbsmässiger Basis

Mit der Einführung der kostentreibenden CAMO-Pflicht für alle Flugzeuge, die im gewerbsmässigen Einsatz stehen, mussten sich viele Anbieter von Rundflügen ernsthaft Gedanken machen, ob sich künftig der finanzielle und administrative Aufwand noch lohnt. Als Alternative zu den gewerbsmässigen Flügen bieten sich «private Flüge gegen Entgelt» an. Die Verunsicherung der Flugbetriebsunternehmen in Bezug auf Rechtmässigkeit und Haftungsfragen ist jedoch gross. Um die offenen Fragen klären zu können, hat der Motorflugverband der Schweiz MFVS bei Rechtsanwalt lic.iur. Philip Bärtschi ein Gutachten in Auftrag gegeben. Nachfolgend ist eine Kurzfassung dieser Darstellung aufgeführt. Das ganze Dokument kann unter www.mfvs.ch heruntergeladen werden.

Das Gesetz lässt nichtgewerbsmässige Rundflüge eines Flugbetriebsunternehmens – ob dieses über eine Betriebsbewilligung verfügt oder nicht – zu, sofern die Flüge entweder nicht öffentlich angeboten werden oder, falls sie öffentlich angeboten werden, von den Passagieren ein Entgelt entrichtet wird, das die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren nicht übersteigt. Administrative Gebühren o. Ä. dürfen keine einverlangt werden. Setzt ein Anbieter eigene Luftfahrzeuge ein, für welche er keine effektive Luftfahrzeugmiete entrichten muss, akzeptiert das BAZL in ständiger Praxis die Anrechnung hypothetischer Mietkosten in der Höhe des durchschnittlichen Mietpreises für ein Luftfahrzeug des betreffenden Typs in der entsprechenden Region.

Die Durchführung nichtgewerbsmässiger Rundflüge, die von einem gewerbsmässigen Flugbetrieb angeboten werden, welcher für diese Flüge die Gewerbsmässigkeitsvermutung des Art. 100 Abs. 2 LFV umstossen kann, darf gemäss BAZL auch von Privat-

piloten ausgeführt werden. Dem Privatpiloten ist es sogar erlaubt, vom durchführenden Rundflugbetrieb entschädigt zu werden. Gemäss Praxis des BAZL darf das Entgelt des Piloten, welches vom Rundflugbetrieb an ihn bezahlt werden dürfte, die maximal nachweisbaren persönlichen Spesen allerdings nicht übersteigen, andernfalls das BAZL darin eine Verletzung von JAR-FCL 1.110(a) sieht. Für die Bestimmung des gewerbsmässigen oder privaten Charakters des Fluges ist jedoch gemäss BAZL allein das Verhältnis zwischen diesen fliessenden Entgelten ausschlaggebend, wobei der Pilot von den Passagieren keinesfalls separat noch entschädigt werden darf.

Veränderung der Haftungssituation

Rundflugpiloten können zur Ausübung ihrer Tätigkeit entweder als Arbeitnehmer angestellt sein oder die Flüge auf Auftragsbasis ausführen. Von einem Anstellungsverhältnis ist hingegen bei nichtgewerbsmässigen Flügen abzuraten, da der Pilot aufgrund des vermutungsweise ausbezahlten Lohnes zwingend über einen Berufspilotenausweis verfügen müsste. Wenn der Rundflughalter nun jedoch dem beauftragten Piloten Passagiere überweist, könnte der Verein als Luftfahrzeughalter damit eine eigene Haftung begründen, andererseits wird sich auch der Privatpilot bei einem Unfall in einer Haftungssituation wiederfinden. Es fragt sich demnach, ob der Rundflugbetrieb die Haftungssituation zugunsten des ausführenden Piloten verändern kann, indem er selber das Haftungsrisiko übernimmt. Dies würde jedoch bedeuten, dass der Verein oder die Unternehmung selbst bei grobfahrlässigem oder sogar absichtlichem Handeln des Piloten den Schaden gegenüber dem Passagier zu begleichen hätte. Ein solcher Vertrag ist unter vereins- oder gesellschaftsrechtlichen Aspekten und nach der hier vertretenen Ansicht unzulässig. Schützenswert wären einzig diejenigen Interessen des Piloten, welche ihn

vor einer Inanspruchnahme bei einem leicht fahrlässigen Verhalten oder bei einem Unfall, bei dem ihm gar kein Verschulden zuzuweisen ist, schützen sollten. Da sich jedoch in einem solchen Fall die Versicherung des Luftfahrzeughalters üblicherweise nicht von ihrer Deckungspflicht lösen kann, treffen den Piloten nur untergeordnete zivilrechtliche Risiken.

Höchstmöglichen Betrag versichern

Die Risiken eines Privatpiloten gegenüber seinen Passagieren auf einem entgeltlich nichtgewerbsmässigen Rundflug sind im weiteren Sinne vergleichbar mit denjenigen eines Berufspiloten, welcher im Anstellungsverhältnis oder auf entgeltlicher Auftragsbasis arbeitet. Sowohl im Arbeitsrecht als auch im Auftragsrecht haftet der Arbeit- bzw. Auftragnehmer im Falle einer Grobfahrlässigkeit oder Absicht. Bei leichter Fahrlässigkeit trägt üblicherweise der Arbeitgeber die entsprechenden Haftungsrisiken, bzw. wird der Schaden in einem solchen Fall von der Versicherung übernommen. Bei grobfahrlässigem oder absichtlichem Verhalten jedoch ist der Arbeitnehmer oder der beauftragte Pilot keineswegs besser geschützt als der Privatpilot, der den Flug auf unentgeltlicher Basis ausführt. Dass der ausführende Pilot nur Arbeitnehmer ist, kommt ihm nicht zugute, da gemäss Art. 321e OR der Arbeitnehmer für Schäden verantwortlich ist, die er absichtlich oder fahrlässig dem Arbeitgeber zufügt. Somit ist sowohl den ausführenden Privatpiloten als auch dem Rundflugverein selber wohl nach aktuellem Kenntnisstand am besten gedient, wenn die Versicherungsdeckung eines beispielsweise vierplätzigigen Luftfahrzeuges auf den höchstmöglichen versicherbaren Betrag lautet. Eine ausführliche Beratung durch den Versicherer ist hierzu unerlässlich.

Rechtsanwalt lic.iur. Philip Bärtschi
(www.huettelaw.ch; www.airlaw.ch)

Eine vollständige Version dieser Darstellung der Rechtslage kann unter www.mfvs.ch heruntergeladen werden.