ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Grundlagen der Piloten-Haftpflicht

Philip Bärtschi
RA lic. iur.

Rechtsanwalt
Privatpilot
Vorstandsmitglied und Leiter Ressort Recht AeCS
Instruktor für Luftrecht

Vorbemerkung

Bei der vorliegenden Präsentation handelt es sich um eine gekürzte Fassung des Vortrages, welcher Philip Bärtschi anlässlich des Vortrages vom 5. Januar 2012 bei der Flugschule Birrfeld gehalten hat.

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

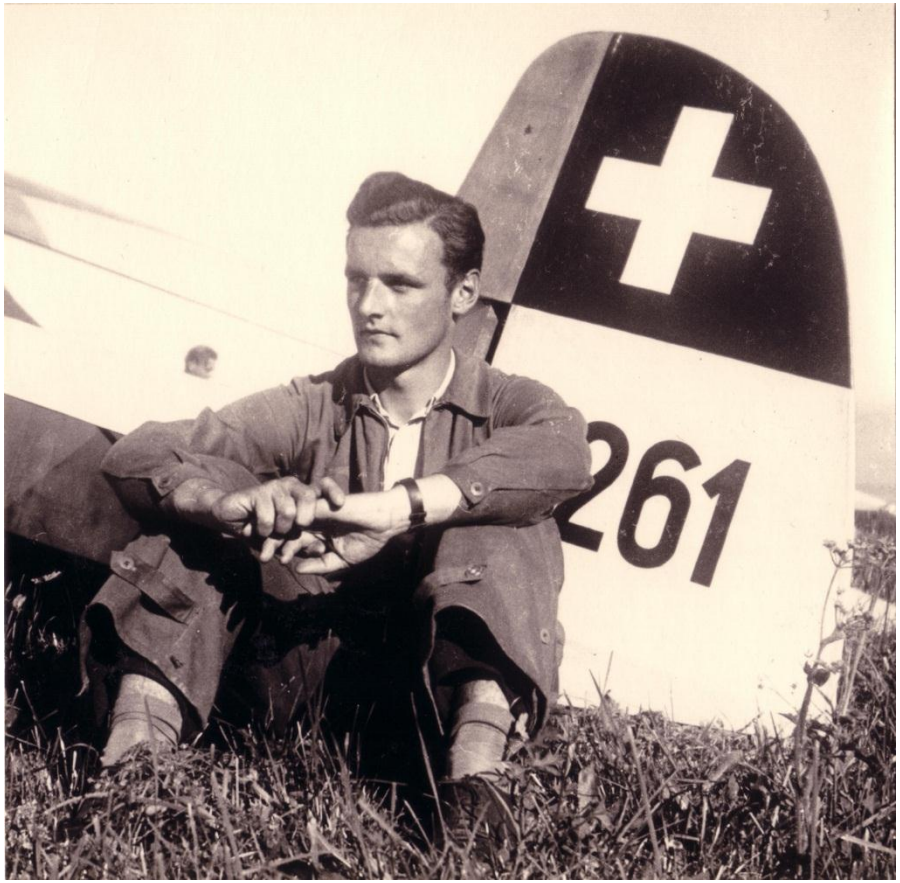
Übersicht

- Rechtsfolgen
- Vertragliche und ausservertragliche Haftung
- Flugunfälle
- Strafloses Meldewesen
- PIC: Wer? Wann? Wo?
- PIC auf JAR-Trainingsflug
- Haftung bei Passagierflügen/Gewerbsm./Beförderungsschein
- Checkliste für anwaltsfreie Flüge
- Sonderprobleme

© Philip Bärtschi

Die guten alten Zeiten

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



Werner Steger

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Die guten alten Zeiten

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Zögling

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Die guten alten Zeiten

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Zögling

www.baertschi-legal.ch

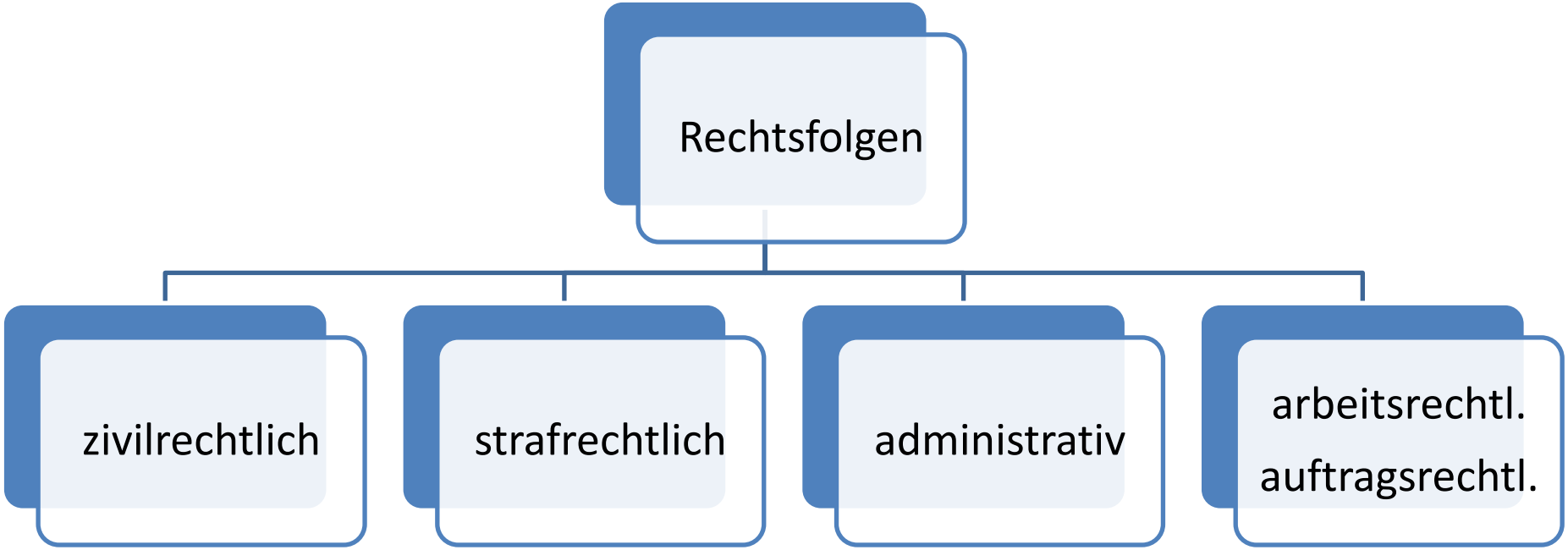
© Philip Bärtschi

…und heute

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

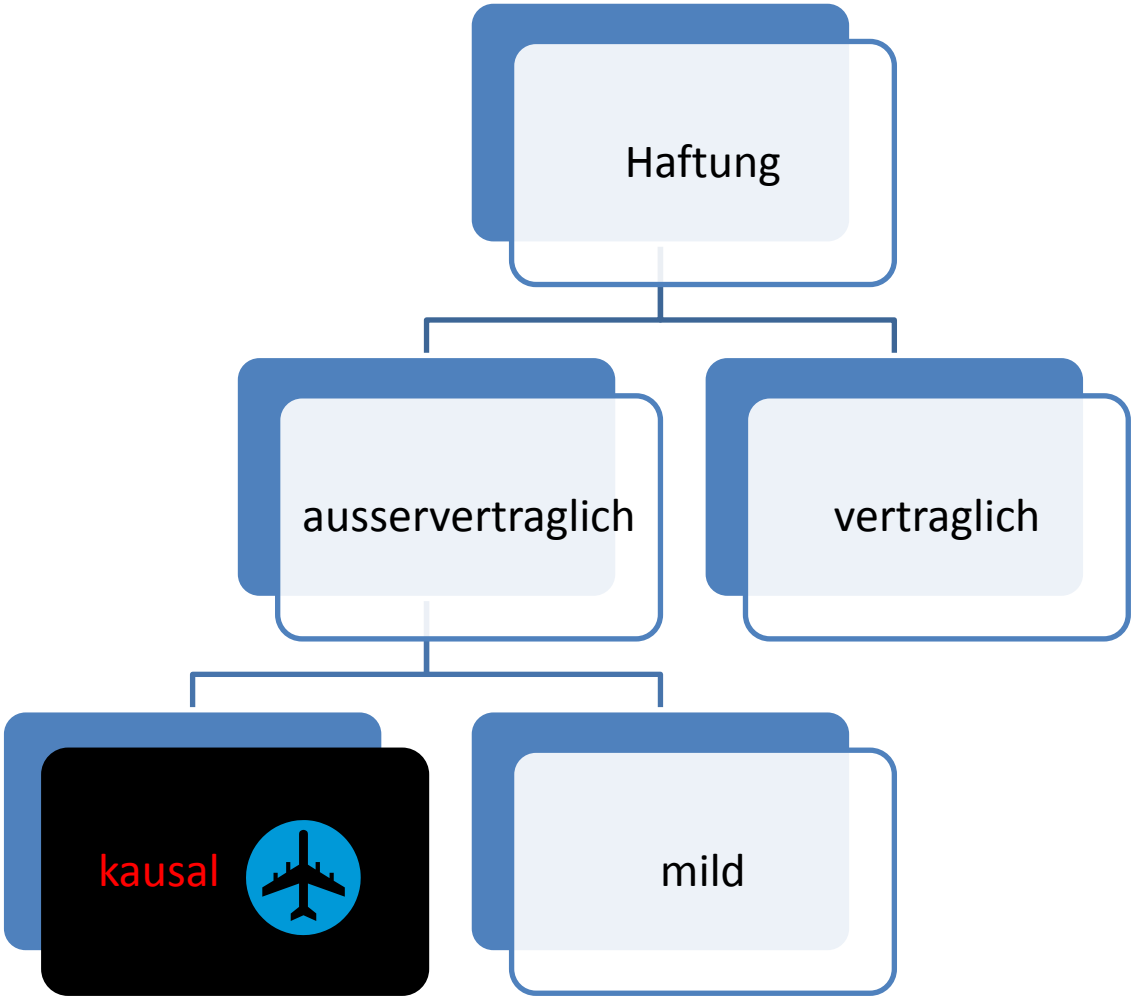
www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi



© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Flugunfall

Art. 1 Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

Flugunfall: Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, sofern sich eine Person mit der Absicht, einen Flug durchzuführen, darin aufhält:

a. bei dem eine Person inner- oder ausserhalb des Luftfahrzeuges erheblich verletzt oder getötet wird; oder

b. bei dem das Luftfahrzeug einen Schaden erleidet, der die Festigkeit, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften wesentlich beeinträchtigt und in der Regel grössere Reparaturarbeiten oder den Ersatz des beschädigten Bauteils erforderlich macht; oder

c. bei dem das Luftfahrzeug verschollen oder das Wrack unerreichbar ist.

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Stellung der Flugunfallberichte

- Rechtlich heikel!
- und.... Kosten:

[2] Untersuchungskosten werden von der SUST denjenigen Personen auferlegt, die einen Unfall oder schweren Vorfall vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht haben. Die Kosten können nur innerhalb eines Jahres seit Kenntnis des rechtskräftigen Urteils oder Entscheids eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde, mit dem der Vorsatz oder die Grobfahrlässigkeit festgestellt worden ist, mit Verfügung geltend gemacht werden.

[3] Die Untersuchungskosten können der verursachenden Person wie folgt auferlegt werden:

a. bei vorsätzlichem Handeln: zu 50–75 Prozent;

b. bei grobfahrlässigem Handeln: zu 25–50 Prozent.

© Philip Bärtschi

Strafloses Meldewesen/SWANS

- Meldepflicht
- SWANS-Vorteile: Keine Strafverfolgung bei einfacher Fahrlässigkeit - vielleicht…
- Mehr Informationen auf bazl.admin.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

PIC –
Wer? Wann? Wo?

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

PIC = rechtl. verantwortlicher PLT?

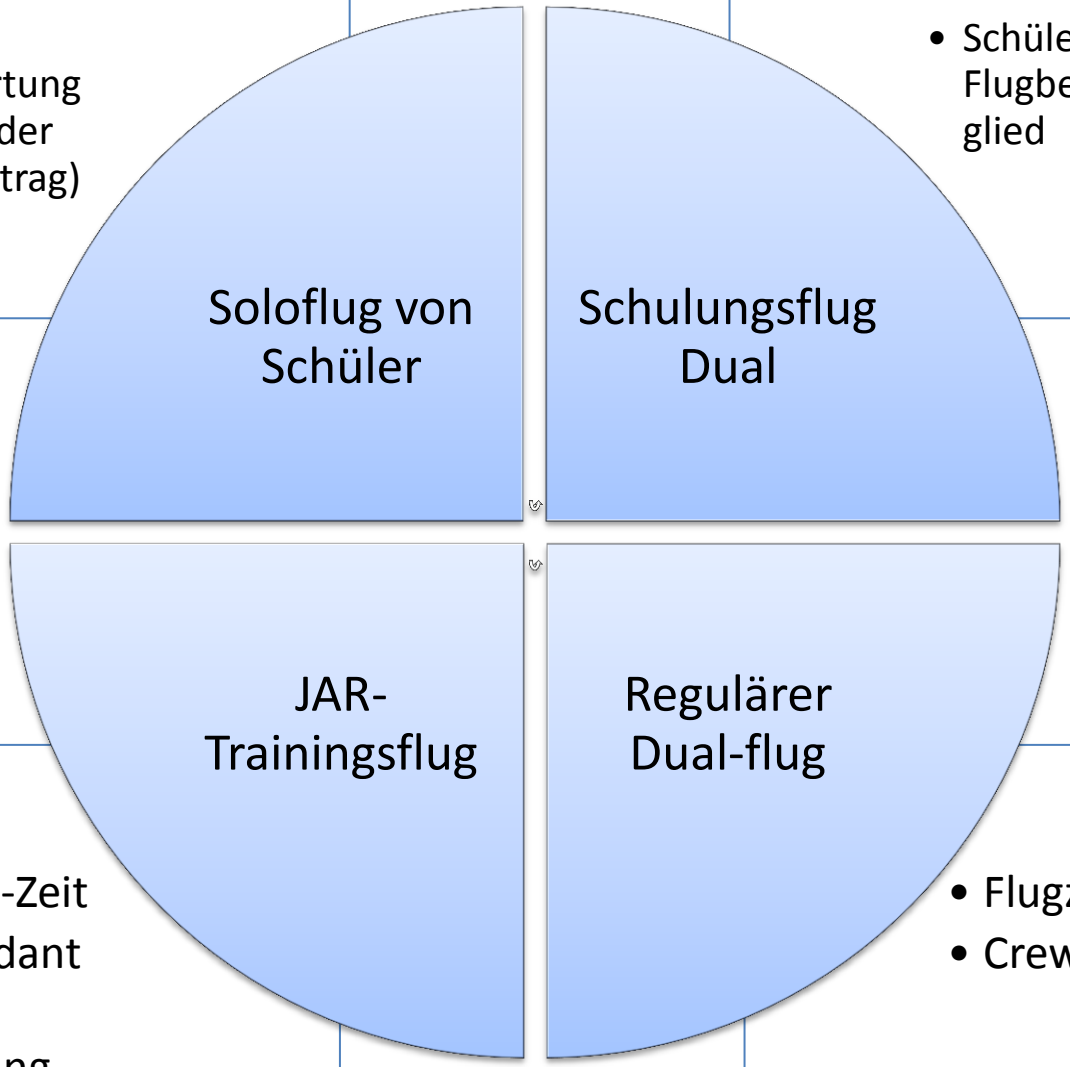
- PIC
- SPIC
- PICUS
- PIC auf JAR-TF

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

- Schüler = PIC
- FI trägt Verantwortung (Auftrag oder Arbeitsvertrag)

- FI = PIC
- Schüler ist Flugbesatzungsmitglied



- Beide PIC-Zeit
- Kommandant /PF
- Empfehlung

- Flugzeugtyp
- Crew Relief

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

PIC auf JAR-Trainingsflug

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Haftung auf Passagierflügen

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

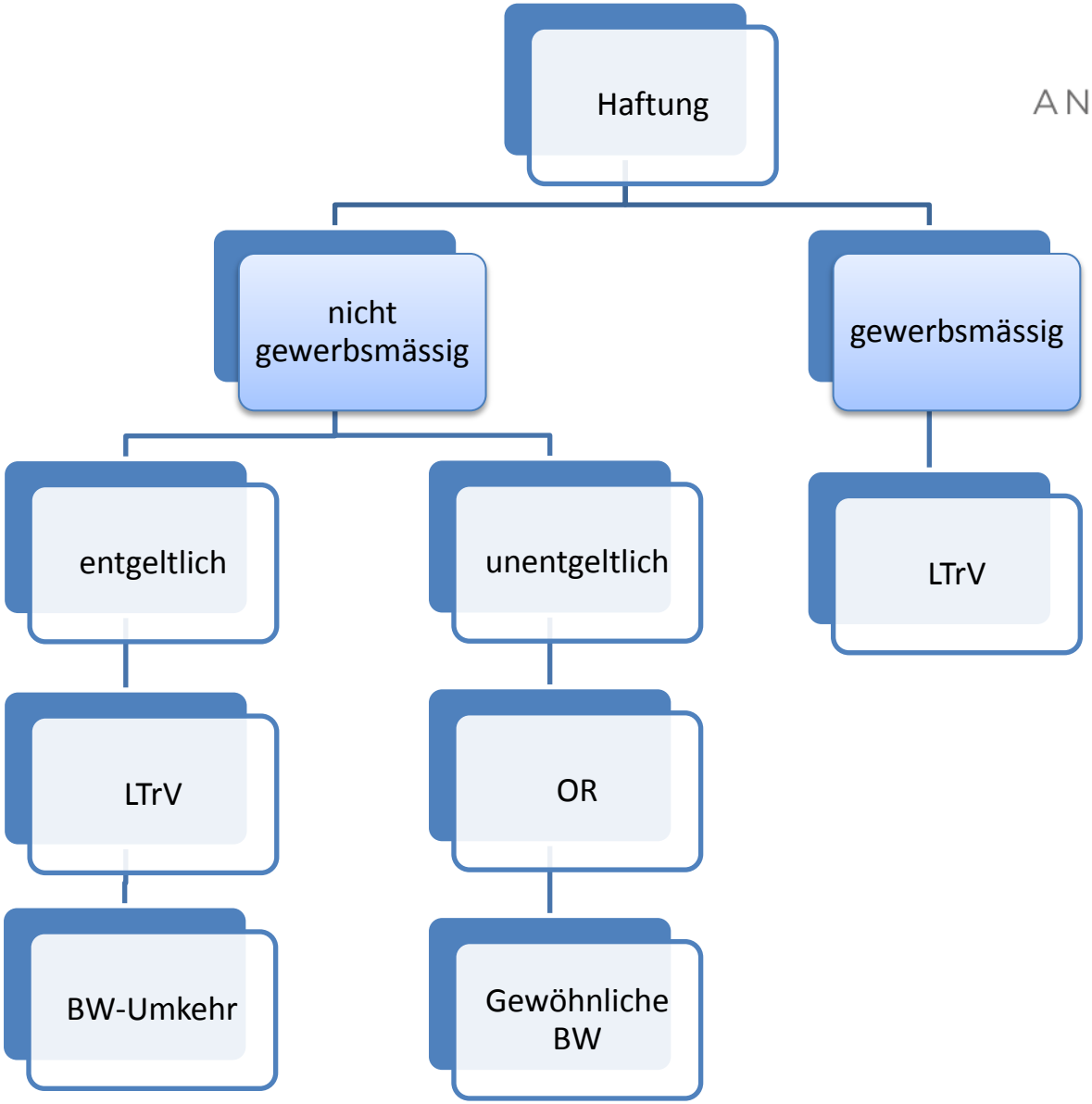
Gewerbsmässigkeit

Art. 100 LFV
Gewerbsmässigkeit

Abs. 1
Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn:

a. für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll; **und**

b. sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind.



ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Beförderungsschein
… ja oder nein?

Beförderungsschein
Titre de transport
Titolo di trasporti
Title of transport

☐ für private, entgeltliche Flüge*
☐ pour les vols privés, contre rémunération*
☐ per voli privati a pagamento*
☐ for private, payed flights*

☐ für gewerbsmässige Flüge
☐ pour les vols commerciaux
☐ per voli commerciale
☐ for commercial flights

winterthur

Luftfrachtführer
Transporteur aérien
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	☐ pro Flug	☐ pro Flugminute	☐ pro Flugstunde	CHF
Prix	☐ par vol	☐ par minute de vol	☐ par heure de vol	
Prezzo	☐ per volo	☐ per minuto di volo	☐ per ora di volo	
Price	☐ per flight	☐ per flight minute	☐ per flight hour	

*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 Sonderziehungsrechten (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 droits de tirage spéciaux (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 Diritto Speciale di Prelievo (DSP).

(Condizioni di trasporto a tergo)

*Note:
The above pertains to private air travel on a paid basis in an aircraft of up to 2,700 kg take-off weight for which liability limits are generally possible and insurance of at least 100,000 Special Drawing Rights (SDR) is mandatory for liability coverage of passengers' personal injury and property damage.

(Conditions of transport overleaf)

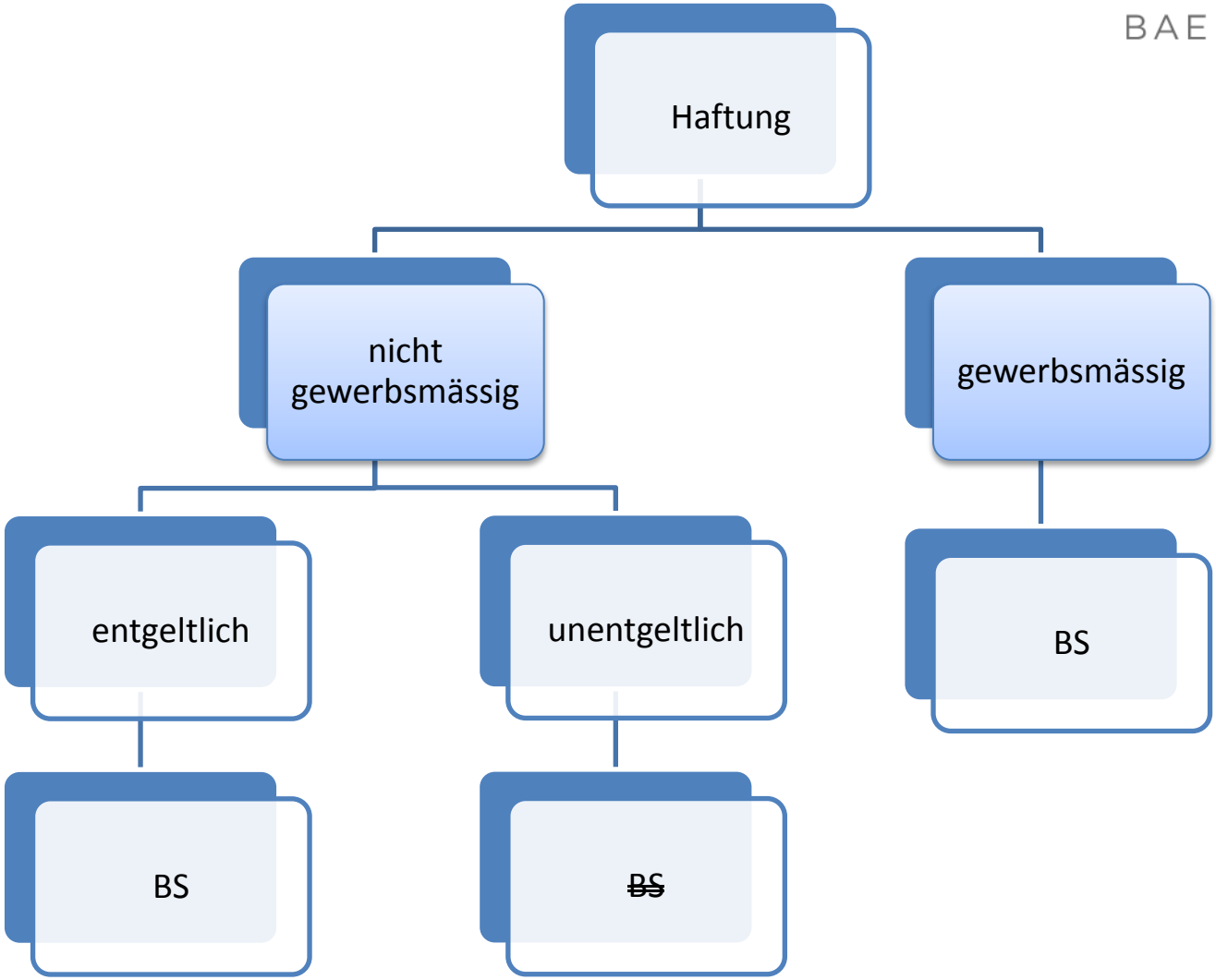
www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

- Konsequenzen bei Ausstellung?
- Konsequenzen bei Nichtausstellung?

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

„Checkliste“ für anwaltsfreie Flüge

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Entscheide vor dem Flug

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Inside	Outside
Gesundheitszustand Mentale Verfassung	AFM/Leistung
Vorbereitung	Lufttüchtigkeit Treibstoff
Trainingsstand	VVR
Lizenz/Ratings	Meteo/Temp.

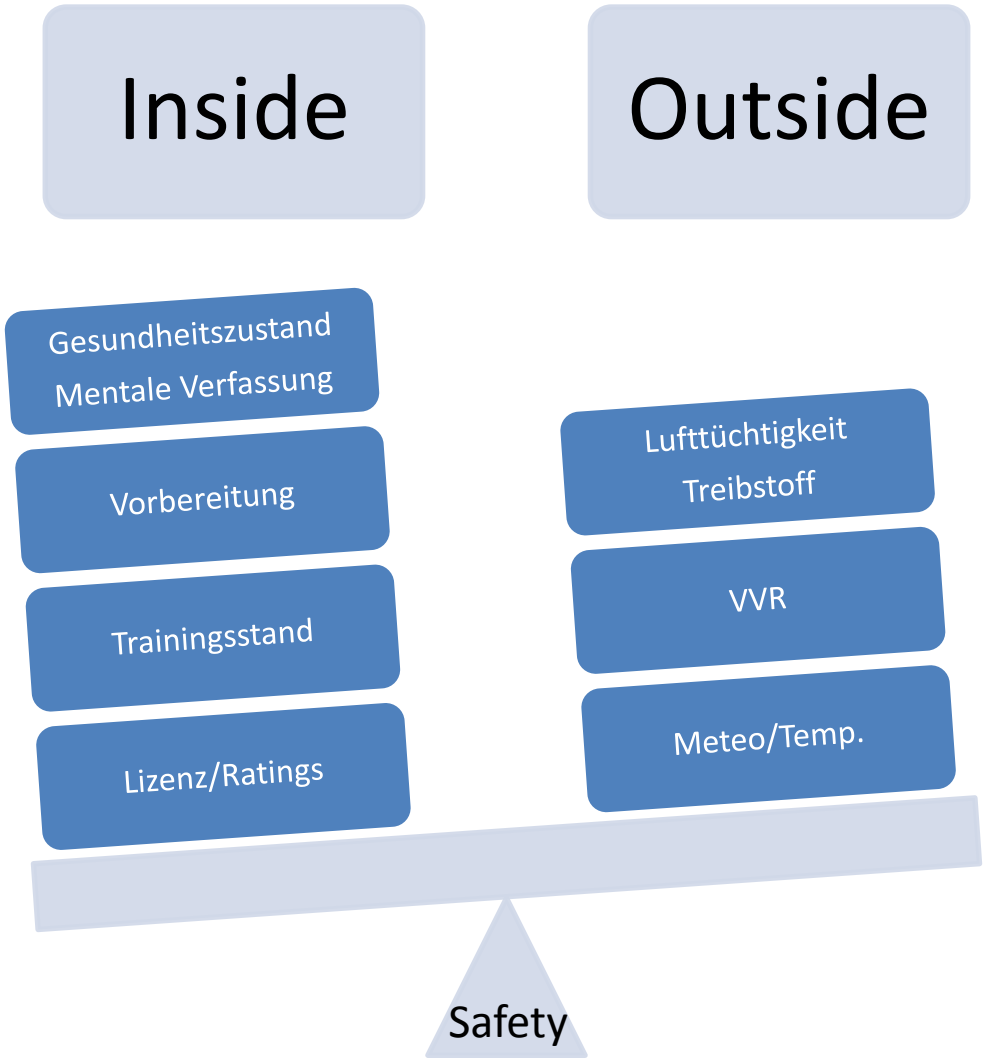
Safety

Nicht abschliessend und ohne Gewähr!

www.baertschi-legal.ch
© Philip Bärtschi

Entscheide vor dem Flug

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



Nicht abschliessend und ohne Gewähr!

www.baertschi-legal.ch
© Philip Bärtschi

§ Checkliste für anwaltsfreie Flüge §

Sicherheit

Inside

- Medical Fitness
- Gültige Ratings/Ausweis
- Briefing und Kompetenzen
- Flugstunden (ev. interne Reglemente)

Outside

- Meteo/Temp
- LFZ lufttüchtig, Leistung, Treibstoff
- AFM/OFM /Unterhalt Arb.vertr. / Gesetz
- Flugbeschr.

ANWALTSKANZLEI BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch

Nicht abschliessend und ohne Gewähr!

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Sonderprobleme – zur Erinnerung

Flugplatz, Flughafen, Flugfeld?

Art. 2[3] Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

a. *Flugplatz:* in einem Sachplan festgelegte Anlage für die Ankunft und den Abflug von Luftfahrzeugen, für deren Stationierung und Wartung, für den Verkehr von Passagieren und für den Umschlag von Gütern;

b. *Flugfeld:* Flugplatz ohne Zulassungszwang;

c. *Flughafen:* Flugplatz mit Zulassungszwang;

d. *Zulassungszwang:* Verpflichtung, einen Flughafen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften über die Luftfahrt und der speziellen Konzessionsbestimmungen allen im internen und im internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen für die ordentliche Benützung zur Verfügung zu stellen;

e. *Flugplatzanlagen:* Bauten und Anlagen, die der Erfüllung des Zwecks des

© Philip Bärtschi

2. Abschnitt: Betriebskonzession

Art. 10 Inhalt

1 Die Betriebskonzession verleiht das Recht, einen Flughafen gemäss den Zielen und Vorgaben des SIL gewerbsmässig zu betreiben und insbesondere Gebühren zu erheben. Der Konzessionär wird verpflichtet, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen.

2 Die Ausgestaltung des Betriebs und der Infrastruktur sind nicht Gegenstand der Betriebskonzession.

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Sichtflugregeln

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Viertes Kapitel: Sichtflugregeln (VFR)

1. Abschnitt: Mindestwerte

Art. 38[49] Allgemeines

[1] Bei Tag sind VFR-Flüge so durchzuführen, dass folgende Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von den Wolken eingehalten werden können:

Luftraum Klasse	B C D E	F	G*
		Oberhalb 900 m AMSL oder 300 m über Grund, je nachdem, welches die grössere Höhe ergibt.	Auf oder unter 900 m AMSL oder 300 m über Grund, je nachdem, welches die grössere Höhe ergibt.
Wolkenabstand	waagrecht: 1,5 km senkrecht: 300 m		ausserhalb von Wolken mit ständiger Sicht auf den Boden oder das Wasser
Flugsicht	auf und über 3050 m/10 000 ft AMSL: 8 km unter 3050 m/10 000 ft AMSL: 5 km		5 km** .[50]

* In der Schweiz reicht der Luftraum der Klasse G vom Grund bis 600 m AGL; darin sind auch die entsprechenden Mindestsichtwerte anwendbar.

** – Sofern die Fluggeschwindigkeit jederzeit eine Umkehrkurve innert Sichtweite gestattet und andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse rechtzeitig erkannt werden können, darf die Flugsicht bis 1,5 km betragen.
– Helikopter können mit einer geringeren Flugsicht als 1,5 km fliegen, wenn sie sich mit einer Fluggeschwindigkeit fortbewegen, die es erlaubt, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse rechtzeitig zu erkennen und Zusammenstösse zu vermeiden.

[2] Das Bundesamt kann für bestimmte Flüge oder Lufträume Mindestwerte festlegen, die kleiner sind als die in Absatz 1 genannten.

[3] Die Tag- und Nachtgrenzen sind im AIP festgelegt.

© Philip Bärtschi

Reiseflughöhen

Art. 46 Reiseflughöhen

[1] VFR-Flüge im horizontalen Reiseflug in Höhen von mehr als 900 m über Grund oder Wasser sind auf einer in Anhang 5 aufgeführten Flugfläche auszuführen.[64]

[2] Anderslautende ATC-Freigaben oder abweichende, vom Bundesamt festgelegte Verfahren bleiben vorbehalten.

© Philip Bärtschi

Reiseflughöhen

3. Abschnitt: Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen

Art. 45 Höhenmessereinstellung

[1] In einem Nahkontrollbezirk oder einer Kontrollzone wird bei VFR-Flügen die Flughöhe ausgedrückt:

a. in Flugflächen (Standard-Höhenmessereinstellung: 1013.2 hPa[62]), wenn sich das Luftfahrzeug auf der Übergangsfläche oder darüber befindet oder die Übergangsschicht im Steigflug durchfliegt;

b. in Höhen über Meer (Höhenmessereinstellung QNH), wenn es sich in der Übergangshöhe oder darunter befindet oder wenn es die Übergangsschicht im Sinkflug durchfliegt.

[2] Ausserhalb eines Nahkontrollbezirkes oder einer Kontrollzone wird die Flughöhe ausgedrückt:

a. in Flugflächen bei Flügen über 900 m über Grund;

b. in Höhen über Meer bei Flügen bis 900 m über Grund.

[3] Bei Flügen mit Segelflugzeugen und Fahrten mit Freiballonen wird die Flughöhe ausschliesslich in Höhen über Meer ausgedrückt.[63]

© Philip Bärtschi

Reiseflughöhen

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

Missweisender Kurs über Grund*											
000° bis 179°						180° bis 359°					
IFR			VFR			IFR			VFR		
Flug-fläche	Flughöhe		Flug-fläche	Flughöhe		Flug-fläche	Flughöhe		Flug-fläche	Flughöhe	
	Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer		Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer		Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer		Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer
–90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1 000	–	–	–	20	600	2 000	–	–	–
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.

www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Entgegenkommende Luftfahrzeuge

Art. 16 Entgegenkommende Luftfahrzeuge[18]

[1] Nähern sich zwei Luftfahrzeuge auf der Bewegungsfläche in entgegengesetzter oder annähernd entgegengesetzter Richtung und besteht die Gefahr eines Zusammenstosses, so halten beide an oder ändern falls möglich ihre Rollrichtung nach rechts.[19]

[1bis] Nähern sich zwei Luftfahrzeuge in entgegengesetzter oder annähernd entgegengesetzter Flugrichtung und besteht die Gefahr eines Zusammenstosses, so müssen beide Piloten nach rechts ausweichen.[20]

[2] Begegnen sich zwei Luftfahrzeuge am Hang in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Flugrichtung und ungefähr auf gleicher Höhe, so weicht der Pilot des Luftfahrzeuges, das den Hang zu seiner Linken hat, nach rechts aus. Er darf das andere Luftfahrzeug nicht unter- oder überfliegen.

© Philip Bärtschi

Sauerstoff (bisher in VBR I)

4.11.6 Sauerstoffvorrat

4.11.6.1 Ein Flug, bei dem der atmosphärische Druck in den Besatzungs- und Fluggastabteilen unter 700 mb (Druckhöhe 10000 ft) absinkt, darf nicht begonnen werden, wenn nicht genügend Sauerstoff vorhanden ist, um:

a. die Besatzungsmitglieder und wenigstens 10 Prozent der Fluggäste während der Zeit zu versorgen, in welcher der atmosphärische Druck in den von ihnen benützten Abteilen länger als 30 Minuten zwischen 700 mb (Druckhöhe 10 000 ft) und 620 mb (Druckhöhe 13 000 ft) liegt.

b. die Besatzungsmitglieder und Fluggäste während der Zeit zu versorgen, in welcher der atmosphärische Druck in den von ihnen benützten Abteilen weniger als 620 mb (Druckhöhe 13 000 ft) beträgt.

© Philip Bärtschi

Der Kommandant

Art. 6

1 Der Kommandant hat im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, der Weisungen des Halters eines Luftfahrzeuges und der anerkannten Regeln der Luftfahrt alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren.

2 In Notfällen hat der Kommandant alle zum Schutze des Lebens, des Luftfahrzeuges und der Ladung unmittelbar erforderlichen Massnahmen zu treffen.

© Philip Bärtschi

Der Kommandant

Art. 7

Der Kommandant ist für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich.

© Philip Bärtschi

Treibstoffreserve

Art. 8 Flugvorbereitung

[1] Vor einem Flug hat sich der Kommandant mit allen dafür massgebenden und verfügbaren Unterlagen vertraut zu machen.

[2] Bei VFR-Flügen über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus und bei IFR-Flügen hat er insbesondere die neusten verfügbaren Wetterinformationen sorgfältig zu prüfen sowie einen Ausweichplan und eine genügende Treibstoffreserve vorzusehen, für den Fall, dass der Flug nicht wie erwartet beendigt werden kann.

© Philip Bärtschi

Fluglärm

Art. 10 Lärmbekämpfung

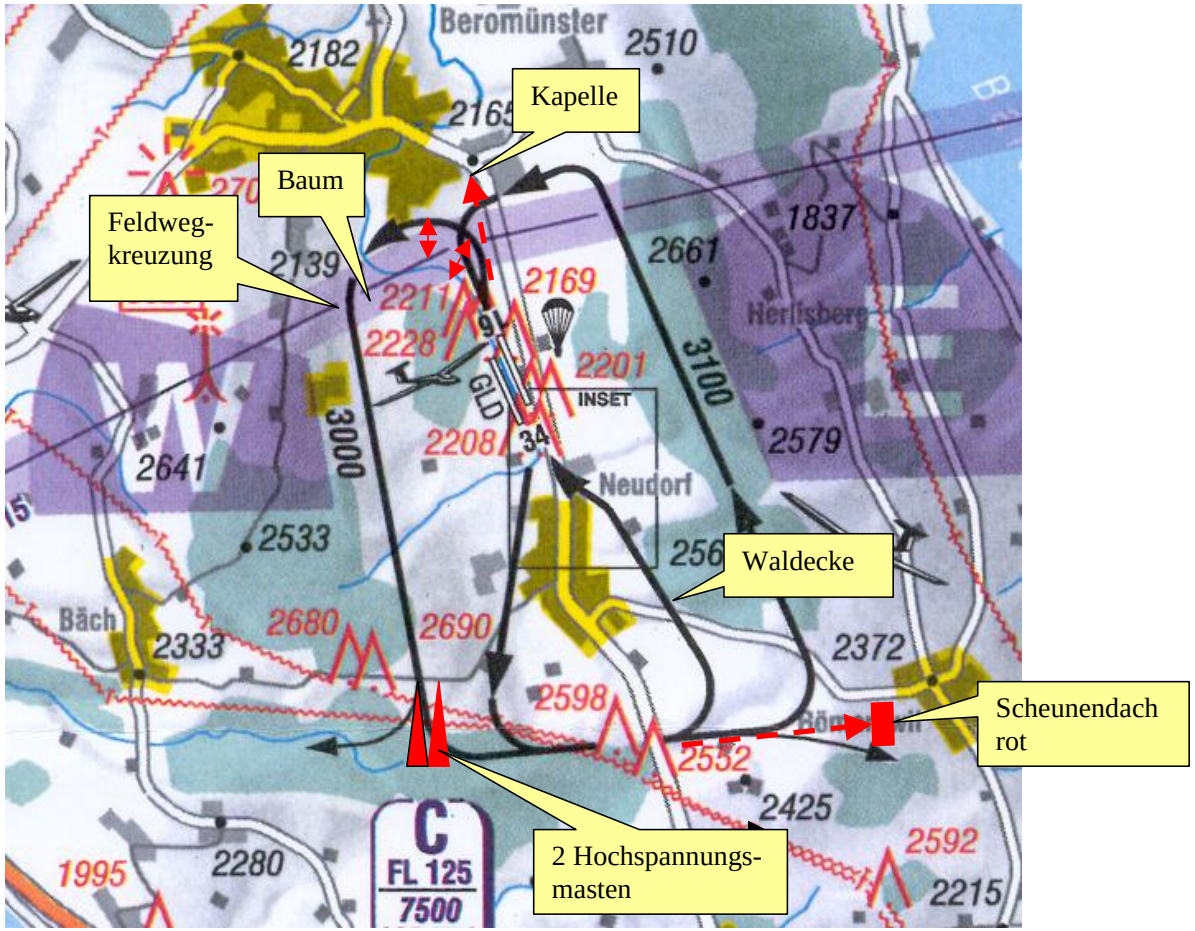
Mit einem Luftfahrzeug darf nur soviel Lärm verursacht werden, wie es bei rücksichtsvollem Verhalten und sachgemässer Bedienung unvermeidbar ist.

© Philip Bärtschi

Fluglärm

LSZO Zielpunkte Volte RWY 34

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



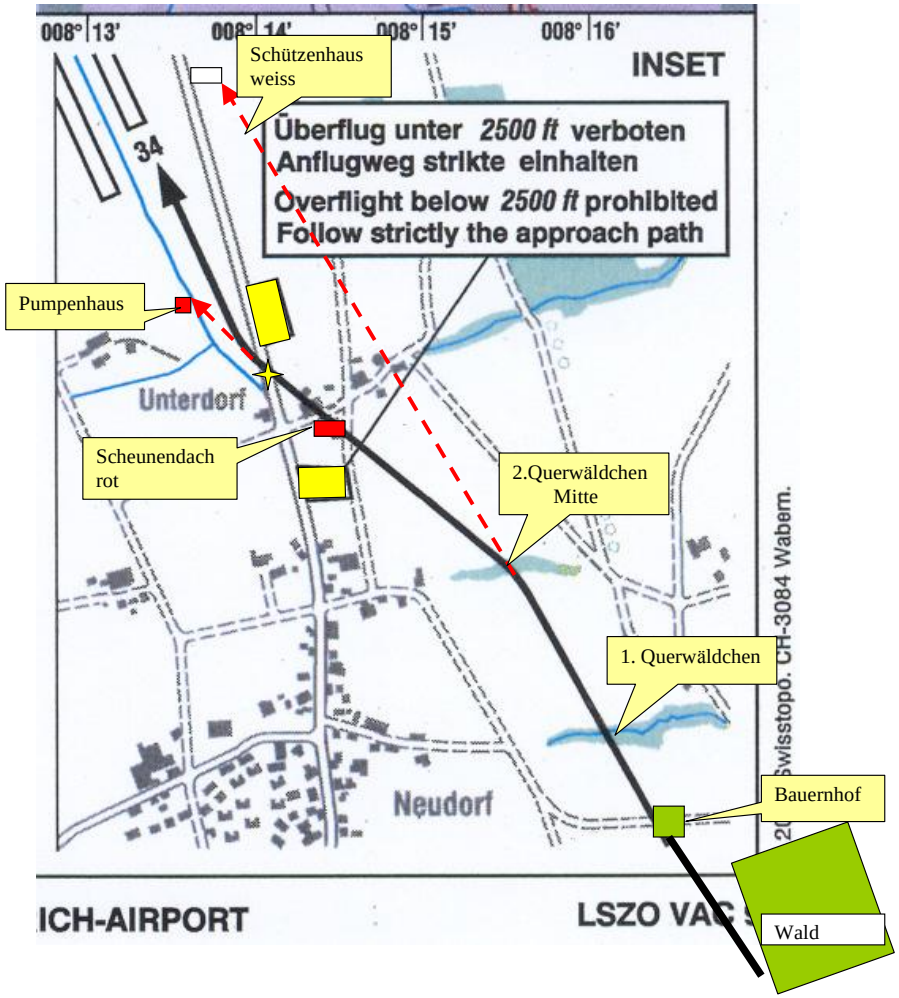
www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Fluglärm

LSZO Final RWY 34 Zielpunkte

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

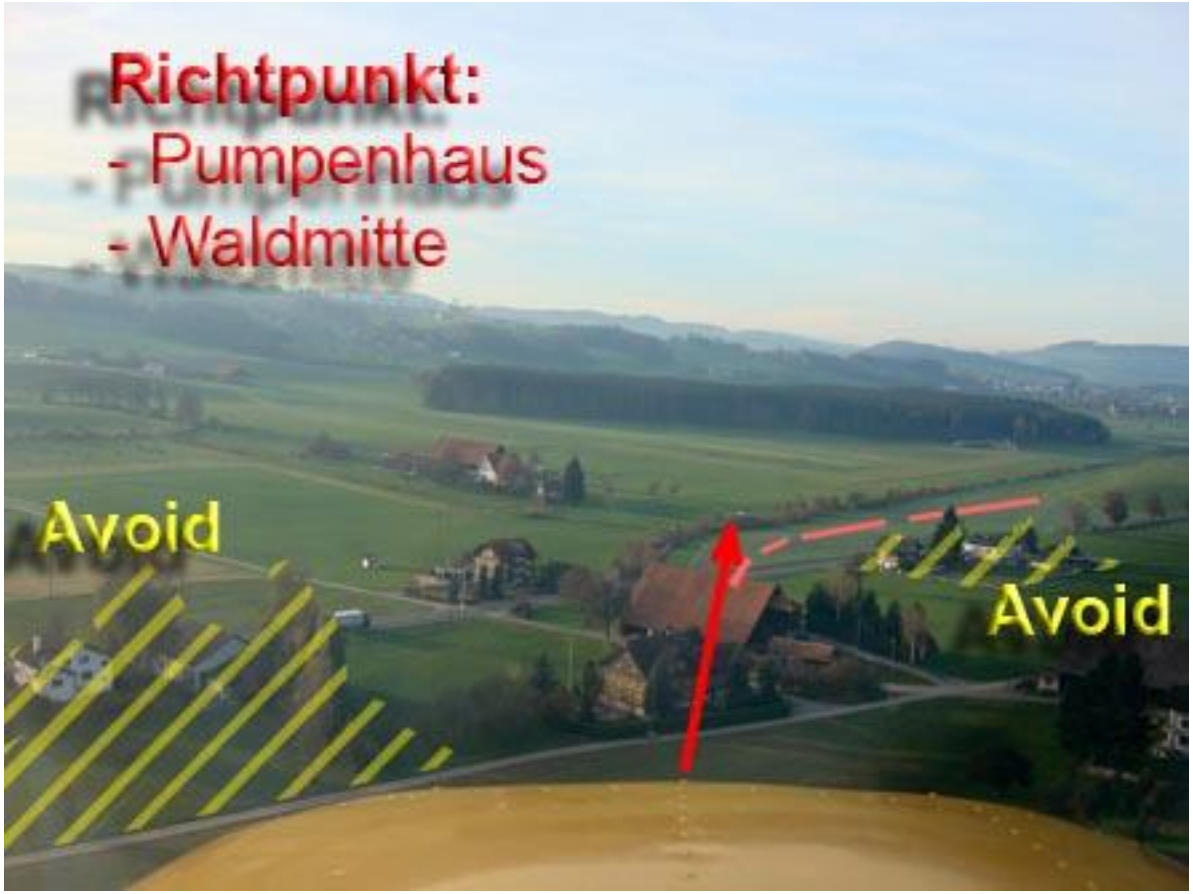


www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

Fluglärm

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI



www.baertschi-legal.ch

© Philip Bärtschi

ANWALTSKANZLEI
BAERTSCHI

www.baertschi-legal.ch

RA lic. iur. Philip Bärtschi
Anwaltskanzlei Bärtschi
Haldenstrasse 23
6006 Luzern

tel: 041 419 40 90
E-Mail: baertschi@baertschi-legal.ch