

Wer ist «Dritter» im Sinne von Art. 64 ff. LFG? – Gedanken zur Anspruchsberechtigung bei der Luftfahrzeughalterhaftpflicht aus Anlass eines aktuellen Entscheids des deutschen Bundesgerichtshofs

HEINRICH HEMPEL*

1. Einleitung

Der deutsche Bundesgerichtshof in Zivilsachen hat bereits 1962 und 1990 entschieden, dass die strenge Kausalhaftung des Luftfahrzeughalters für Drittschäden nicht gilt, wenn der Geschädigte am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligt ist. In einem kürzlich ergangenen Urteil hat der Bundesgerichtshof diese Rechtsprechung bestätigt. Es stellt sich die Frage, ob auch nach schweizerischem Recht nur Dritte, die am Betrieb des schadenverursachenden Flugzeugs nicht beteiligt sind, gegenüber dem Halter Ansprüche geltend machen können.

2. Haftung des Luftfahrzeughalters für Drittschäden

Das Luftrecht regelt die Haftung für luftfahrtspezifische Haftungssituationen. Dabei unterscheidet es zwischen der Haftung für Passagiere, Gepäck und Fracht einerseits und der Haftung gegenüber Dritten, insbesondere für Schäden auf dem Boden, andererseits. Dank dem Warschauer Abkommen¹ und dem Montrealer Übereinkommen² ist die Haftung für Passagiere, Gepäck und Fracht international weitgehend vereinheitlicht. Anders bei der Haftung gegenüber Dritten. Zwar gibt es auch dafür mit den Römer Haftungsabkommen³ internationale Verträge, doch konnten sich diese nicht in gleichem Masse durchsetzen wie das Warschauer Abkommen und das Montrealer Übereinkommen. So haben die Schweiz und Deutschland die Römer Haftungsabkommen nicht ratifiziert.

* Dr. iur., LL.M., Rechtsanwalt in Winterthur. Der Verfasser dankt seinen Bürokollegen lic.iur. Daniel Maritz, PD Dr.iur. Michael Hochstrasser sowie MLaw Ursula Geilinger für den regen Gedankenaustausch und die Unterstützung.

¹ Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. Oktober 1929, SR 0.748.410.

² Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Montreal am 28. Mai 1999, SR 0.748.411 («MÜ»).

³ Convention for the unification of certain rules relating to damage caused by aircraft to third parties on the surface vom 29. Mai 1933 (sog. 1. Römer Haftungsabkommen), abgedruckt in: Shawcross and Beaumont, Air Law, Bd. II, Treaties, Tables and Index, B-15 ff.; Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface vom 7. Oktober 1952 (sog. 2. Römer Haftungsabkommen), abgedruckt in: Shawcross and Beaumont, Air Law, Bd. II, Treaties, Tables and Index, B-109 ff. und ZLR 1953, S. 98 ff. (deutsche Übersetzung).

Dessen ungeachtet besteht in der Staatengemeinschaft weitgehend Konsens darüber, dass zumindest Schäden, die ein Dritter auf dem Boden durch ein im Flug befindliches Luftfahrzeug erleidet, vom Benutzer oder Halter des Luftfahrzeugs grundsätzlich unabhängig vom Verschulden zu ersetzen sind. Im 1. Römer Haftungsabkommen von 1933 ist dies in Art. 2 Abs. 1 wie folgt geregelt:

Damage caused by an aircraft in flight to persons or property on the surface gives a right to compensation on proof only that the damage exists and that it is attributable to the aircraft.

Im 2. Römer Haftungsabkommen von 1952 ist die Haftung in Art. 1 Abs. 1 Satz 1 wie folgt geregelt:

Wer auf der Erde einen Schaden erleidet, hat nach den Bestimmungen dieses Abkommens Anspruch auf Schadenersatz, sofern nur feststeht, dass der Schaden durch ein Luftfahrzeug im Fluge oder durch eine von ihm herabstürzende Person oder Sache verursacht worden ist.

Art. 2 des 2. Römer Abkommens stellt klar, dass die Haftung den Halter des Luftfahrzeugs trifft.

Das schweizerische Recht lehnt sich bei den Haftungsvoraussetzungen stark ans 1. Römer Haftungsabkommen an. Art. 64 Abs. 1 LFG⁴ regelt sie wie folgt:

Für Schäden, die von einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug an einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ist durch den Halter des Luftfahrzeuges Ersatz zu leisten, sofern feststeht, dass der Schaden entstanden und vom Luftfahrzeug verursacht worden ist.

Das deutsche Recht wählt einen anderen Ansatz. Es regelt die Haftung des Luftfahrzeughalters in § 33 Abs. 1 LuftVG⁵ wie folgt:

Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gegenüber einem Fluggast sowie für die Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge gelten die besonderen Vorschriften der §§ 44–54. Wer Personen zu Luftfahrern ausbildet, haftet diesen Personen gegenüber nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Im deutschen Recht gilt die Haftung somit nicht nur für Schäden auf dem Boden, sondern für jegliche Drittschäden. Andererseits ist die Haftung nach deutschem Recht in Abhängigkeit von der Höchstabflugmasse betragsmässig beschränkt.⁶ In der Schweiz gilt demgegenüber grund-

⁴ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG), SR 748.0.

⁵ Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).

⁶ § 37 LuftVG.

sätzlich eine unlimitierte Haftung; bei einer Schadenverursachung durch Schwarzfahrer oder nicht zur Besatzung gehörende Personen an Bord des Luftfahrzeugs ist sie auf den Betrag der Versicherungssumme der obligatorischen Haftpflichtversicherung des Halters beschränkt.⁷

3. Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Haftung des Luftfahrzeughalters gegenüber am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen

Gemäss § 33 Abs. 1 LuftVG haftet der Halter grundsätzlich für sämtliche Personen- und Sachschäden, welche durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht werden, nicht nur für Schäden auf dem Boden. So greift die Haftung etwa auch beim Zusammenstoss zweier Luftfahrzeuge. Diesfalls können der Luftfahrzeughalter und die Insassen des einen Luftfahrzeugs Schadenersatzansprüche gegenüber dem Halter des anderen Luftfahrzeugs auf § 33 Abs. 1 LuftVG stützen (und umgekehrt).⁸ Dem Wortlaut von Satz 1 der Bestimmung nach würde der Halter auch gegenüber den Passagieren seines eigenen Luftfahrzeugs haften, wenn Satz 2 nicht ausdrücklich die Vorschriften für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag vorbehalten würde. Zudem hält der Titel des 1. Unterabschnitts des Luftverkehrsgesetzes, in dem sich § 33 LuftVG befindet, fest, dass er für die «Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden», gilt. Demnach können sich auch Insassen, die sich ohne einen Beförderungsvertrag im Luftfahrzeug befinden, nicht auf § 33 LuftVG berufen.

Dies war der Grund dafür, dass der Bundesgerichtshof in einem Entscheid von 1962 einen Antrag auf unentgeltliche Rechtspflege abwies, den Kläger gestellt hatten, deren Angehöriger bei einem Gefälligkeitsflug in einem Kleinflugzeug getötet worden war.⁹ Im Einzelnen hielt der Bundesgerichtshof Folgendes fest:

Unstreitig hat der Verstorbene mit der Beklagten keinen Beförderungsvertrag geschlossen, so dass ihre Haftung nach den §§ 44 ff. LuftVG entfällt. Aber auch eine Halterhaftung der Beklagten gemäss den §§ 33 ff. LuftVG hat das Berufungsgericht mit Recht verneint. Diese Haftung tritt nur gegenüber Personen und Sachen ein, die sich im Unfallzeitpunkt nicht im Flugzeug befinden.

Das ergibt einmal der eindeutige Wortlaut der Überschrift, die das Gesetz den §§ 33 ff. LuftVG vorangestellt hat. Für die Annahme, eine Beförderung im Sinne dieser Überschrift sei nur bei Abschluss eines Beförderungsvertrags gegeben, liegen keine Anhaltspunkte vor.

Auch die wesentlich stärkere Haftung des Halters gegenüber der des Luftfrachtführers spricht für die hier vertretene Auffassung. Dieser Unterschied ist nur dann befriedigend zu erklären, wenn die schärfere Halterhaftung den Unbeteiligten, die abgeschwächte Frachtfüh-

⁷ Vgl. Art. 64 Abs. 2 und Art. 65 LFG.

⁸ Vgl. MÜHLBAUER, in: Kölner Kompendium Luftrecht, Bd. III, S. 266.

⁹ BGH, Beschluss vom 8. Mai 1962, VI, ZA 6/62, veröffentlicht in: VersR 1962, 530.

rerhaftung dagegen den Fluggästen zugute kommt, die sich freiwillig in Gefahr begeben haben. Dagegen ist nicht ersichtlich, weshalb derjenige Flugteilnehmer, der keinen Beförderungsvertrag geschlossen hat, einen günstigeren Haftpflichtschutz als der Vertragspartner des Frachtführers erhalten sollte.¹⁰

Weder das Luftfahrtpersonal noch sonstige Personen, die sich ohne Beförderungsvertrag an Bord befinden, können somit gestützt auf § 33 LuftVG Ansprüche gegenüber dem Halter geltend machen. Sie können jedoch Ansprüche auf andere Vorschriften stützen, soweit die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.¹¹ Besonders hervorzuheben ist der Hinweis des Bundesgerichtshofs, dass sich die besonders strenge Kausalhaftung des Luftfahrzeughalters nur gegenüber unbeteiligten Dritten rechtfertigen lasse. Diese Erwägung spielt auch in den späteren Entscheiden eine zentrale Rolle.

Im Jahre 1990 hatte sich der Bundesgerichtshof zum zweiten Mal mit der Frage auseinanderzusetzen, wer nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG Ansprüche geltend machen kann.¹² Ein Boden- bzw. Landehelfer hatte sich bei der Landung eines Segelflugezugs Verletzungen zugezogen. Er verklagte den Halter des Segelflugezugs, einen Flugsportverein, bei dem der Kläger Mitglied war. Der Bundesgerichtshof hielt fest, dass der Kläger als am Luftfahrtbetrieb beteiligte Person seine Ansprüche gegenüber dem Flugsportverein nicht auf § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG stützen könne. Im Einzelnen führte der Bundesgerichtshof Folgendes aus:

Beizupflichten ist der Auffassung des Berufungsgerichts, dass dem Kläger kein Anspruch nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG – der im übrigen von vornherein nicht auch auf Ersatz des immateriellen Schadens gerichtet wäre (s. § 36 LuftVG) – zur Seite steht. Er war nach der Darstellung beider Parteien, sei es nun – so die Version des Klägers – als «Landehelfer» oder – so die Version des Beklagten – als «Bodenhelfer», bei dem Flugbetrieb tätig. Damit scheidet er aus dem Kreis der Anspruchsberechtigten nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG aus. Der Senat hat schon früher ausgesprochen, dass die Vorschrift keine Anwendung auf Personen findet, die sich, sei es auch ohne Beförderungsvertrag, zum Unfallzeitpunkt im Flugzeug befinden, weil die strenge Luftfahrzeughalterhaftung nur gegenüber Unbeteiligten gerechtfertigt sei (Senatsbeschluss vom 8. Mai 1962 – VI ZA 6/72 = VersR 1962, 530; ebenso OLG Karlsruhe VersR 1961, 406 f.). Aufgrund desselben Gedankens greift die Vorschrift nach der h.M., der sich der Senat anschliesst, allgemein nur zugunsten von Geschädigten ein, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeuges in keiner Weise beteiligt waren (Geigel/Schönwerth, Der Haftpflichtprozess, 20. Aufl., Kap. 29, Rdn. 18; Giemulla in: Der Wirtschaftskommentator, LuftVG § 33 Rdn. 1 und 6; Müller-Rostin VersR 1979, 594, 595; Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., Bd. II, § 33 LuftVG

¹⁰ BGH, Beschluss vom 8. Mai 1962, *op. cit.* Fn. 9, S. 2.

¹¹ MÜHLBAUER, *op. cit.* Fn. 8, S. 266.

¹² BGH, Urteil vom 23. Oktober 1990, VI ZR 329/89.

Rdn. 4; Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 1981, S. 509; vgl. auch OLG Köln ZLW 1986, 348, 350). Dies ergibt sich aus der Entwicklung der Luftfahrzeughalterhaftung i.V.m. dem daraus erkennbaren Normzweck. Durch das 4. Änderungsgesetz zum LuftVG vom 26. Januar 1943 (RGBl. I S. 69) ist die Luftfahrzeug-Halterhaftung auf die ausservertragliche Haftung für - so auch die Überschrift des betreffenden Unterabschnitts des Abschnitts «Haftpflcht» des Gesetzes - nicht in dem Luftfahrzeug beförderte Personen und Sachen beschränkt worden (vgl. Senatsbeschluss aaO und Schwenk aaO). Dies war ersichtlich von dem übergreifenden Bestreben getragen, die strenge Luftfahrzeughalterhaftung, welche nicht einmal die Berufung auf ein unabwendbares Ereignis oder höhere Gewalt zulässt (vgl. Giemulla aaO Rdn. 1: «strengste Gefährdungshaftung des deutschen Privatrechts»), auf diejenigen zu begrenzen, die ohne irgendwie geartete Beteiligung an dem Betrieb oder an der Nutzung des Luftfahrzeuges zu Schaden kommen. Dieser Normzweck findet eine zusätzliche Bestätigung in § 33 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, wonach die Gefährdungshaftung gegenüber dem Flugschüler entfällt; denn auch der Flugschüler begibt sich von sich aus in den Gefahrenbereich des Flugzeuges und ist deshalb nicht in gleicher Weise schutzbedürftig wie der aussenstehende Dritte (vgl. auch BGH Urteil vom 10. Mai 1976 - III ZR 150/73 - NJW 1976, 1686, 1687). Eine ähnliche Begrenzung der Gefährdungshaftung sieht das Gesetz in § 8 StVG für die Haftung des Kraftfahrzeughalters vor. Insofern ist § 8 StVG für den Bereich der Fahrzeughalterhaftung, zu dem auch die Haftpflcht nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG gehört, Ausfluss eines allgemeinen Rechtsgedankens.¹³

In einem Entscheid vom 8. November 2016 hatte der Bundesgerichtshof nun erneut Gelegenheit, sich zum Anwendungsbereich von § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG zu äussern.¹⁴ Eine Boeing 747-200 rollte aufgrund der winterlichen Bedingungen bei der Landung über die Landebahn hinaus und beschädigte dabei Einrichtungen des Instrumentenlandesystems. Der Klage des Flugsicherungsunternehmens auf Schadenersatz war kein Erfolg beschieden, weil es durch den diensthabenden Fluglotsen auf den Landevorgang des Flugzeugs mit dessen zur Landung führenden Mitteilungen unmittelbar Einfluss genommen hatte und damit am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligt war. Der Bundesgerichtshof kam zum Schluss, dass es keine Gründe gebe, auf seine von der Lehre überwiegend gestützte Rechtsprechung zurückzukommen. Der Bundesgerichtshof begründete dies wiederum damit, dass § 33 Abs. 1 LuftVG die strengste Gefährdungshaftung des deutschen Rechts begründe, die sich nur gegenüber Unbeteiligten rechtfertige; wörtlich:

Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch einen Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Der erken-

¹³ BGH, Urteil vom 23. Oktober 1990, *op. cit.* Fn. 12, E. II.1., 1. Absatz.

¹⁴ BGH, Urteil vom 8. November 2016, VI ZR 694/15, publiziert in: TranspR 2017 S. 226 ff.

nende Senat hat den Anwendungsbereich der Vorschrift allerdings ihrem Wortlaut gegenüber eingeschränkt. Danach greift die Vorschrift im Allgemeinen nur zugunsten von solchen Geschädigten, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt waren (Senatsurteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89, VersR 1991, 341). Seine - in der Literatur ganz überwiegend geteilte (vgl. etwa Müller-Rostin, VersR 1979, 594, 595; Förster in BeckOGK, LuftVG § 33, Rn. 31 f. [Stand: 1. Oktober 2016]; Mühlbauer in Hobe/von Ruckteschell, Kölner Kompendium Luftrecht, 2010, S. 266; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrecht, 4. Aufl., Kap. 15 Rn. 213; Strauch in Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Aufl. 2015, Kap. 29 Rn. 19; kritisch allerdings Grabherr/Reidt/Wysk/Janssen, Luftverkehrsgesetz, § 33 Rn. 35 ff. [Stand der Bearbeitung: August 2010]; vgl. ferner OLG Düsseldorf, VersR 1994, 228 [OLG Düsseldorf 11.01.1993 - 1 U 30/92]) - Auffassung hat der erkennende Senat im Wesentlichen auf die Erwägung gestützt, die strenge Luftfahrzeughalterhaftung, die «strengste Gefährdungshaftung des deutschen Rechts», die nicht einmal für den Fall höherer Gewalt einen Haftungsausschluss kennt, sei nur gegenüber Unbeteiligten gerechtfertigt (Senat aaO; vgl. auch Senatsbeschluss vom 8. Mai 1962 - VI ZA 6/62, VersR 1962, 530; OLG Karlsruhe, NZV 1990, 270, 271 [OLG Karlsruhe 28.03.1990 - 1 U 97/89] und VersR 1961, 406, 407). Dem wiederum liegt die Überlegung zugrunde, dass die insbesondere im Vergleich zur Haftung des Eisenbahn- oder Kraftfahrzeughalters schärfere Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs sich jedenfalls heute nur noch damit erklären lässt, dass der vom Luftverkehr Geschädigte mehr noch als der durch Eisenbahn oder Kraftfahrzeug Geschädigte am Verkehr unbeteiligt ist (Schwenk/Giemulla, aaO, Kap. 15, Rn. 213).¹⁵

In Deutschland besteht demnach eine gefestigte Rechtsprechung, wonach die Haftung des Luftfahrzeughalters nur gegenüber unbeteiligten Dritten gilt. Am Flugbetrieb beteiligte Personen können allfällige Schadenersatzansprüche nicht auf die Luftfahrzeughalterhaftpflicht stützen. Begründet wird dies insbesondere damit, dass die Luftfahrzeughalterhaftpflicht keine Haftungsbefreiung zulässt und sich eine derart strenge Haftpflicht nur gegenüber gänzlich unbeteiligten Personen rechtfertigt.

4. Rechtslage in der Schweiz

4.1 Allgemeines

In der Schweiz gibt es keine höchstrichterliche Rechtsprechung und, soweit ersichtlich, keine publizierten Entscheide unterer Gerichte, die sich zur Frage äussern, ob am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligte Drit-

¹⁵ BGH, Urteil vom 8. November 2016, *op. cit.* Fn. 14, E. II.2.a. Der Bundesgerichtshof verneinte die Haftung nicht nur wegen der unmittelbaren Einflussnahme des Fluglotsen auf den Landeanflug, sondern ergänzend auch deshalb, weil das Flugsicherungsunternehmen ihre Anlagen in der Verlängerung der Landebahn installiert und damit willentlich den Gefahren des landenden Flugverkehrs ausgesetzt hatte.

te gestützt auf Art. 64 LFG gegenüber dem Halter Ansprüche geltend machen können.¹⁶ In der Lehre gibt es zwar zahlreiche Äusserungen zur Halterhaftung nach Art. 64 ff. LFG,¹⁷ jedoch nur wenige Autoren, die sich vertieft mit der Frage der Anspruchsberechtigung auseinandersetzen.

Dass sich insbesondere die jüngere schweizerische Lehre mit der Frage der Anspruchsberechtigung nicht vertieft beschäftigt, lässt sich damit erklären, dass Art. 64 LFG – anders als die deutsche Regelung – nur bei Schäden greift, die auf dem Boden verursacht werden. Deshalb haben die Geschädigten mit dem Halter und dem Betrieb des Luftfahrzeugs in der Regel nichts zu tun. An ihrer Anspruchsberechtigung bestehen daher kaum je Zweifel. Aber auch unter der schweizerischen Regelung können Konstellationen zu beurteilen sein, in denen der Geschädigte nicht ohne Weiteres als unbeteiligter Dritter betrachtet werden kann. So kommen beim Betrieb von Helikoptern und Segelflugzeugen unter Umständen Flug- bzw. Bodenhelfer zum Einsatz, die durch das im Flug befindliche Luftfahrzeug auf dem Boden verletzt werden können. Auch der Pilot, der vom Boden aus ein Modellflugzeug oder eine Drohne steuert, kann durch das Luftfahrzeug oder herabstürzende Teile getroffen werden. Ist ein Luftfahrtunternehmen im Auftrag eines Dritten tätig (z.B. Helikopter auf einer Baustelle), können der Auftraggeber oder seine Mitarbeitenden verletzt werden. In allen diesen Fällen stellt sich die Frage, ob der Halter nach Art. 64 LFG haftet oder ob die vom deutschen Bundesgerichtshof entwickelten Grundsätze auch in der Schweiz gelten.

4.2 Bedeutung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs für das schweizerische Recht

Urteile des Bundesgerichtshofs haben in der Schweiz keine Bindungswirkung. Dies gilt selbst für Urteile zu Bestimmungen, die sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz gelten (z.B. in der Schweiz anwendbares EU-Recht).¹⁸ Erst recht gilt dies für die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu rein deutschen Erlassen wie dem Luftverkehrsgesetz. Den schweizerischen Gerichten steht es jedoch frei, die Rechtsprechung ausländischer Gerichte bei ihren Entscheiden zu berücksichtigen.¹⁹ Dies kommt jedoch nur in Betracht, wenn die schweizerische Regelung mit der ausländischen vergleichbar ist.²⁰ Bestehen zwischen den Regelungen

¹⁶ Bekannt sind etwa folgende Entscheide zu Art. 64 LFG: BGE 129 III 410 (Haltereigenschaft bei requirierten Luftfahrzeugen); Amtsgericht Sursee, Urteil vom 12.12.1985, SG 1985 Nr. 401 (Absturz eines Sportflugzeugs auf ein Haus).

¹⁷ Aus der jüngeren Literatur seien etwa erwähnt: BAUMANN, in: Fischer/Luterbacher, Haftpflichtkommentar, Art. 64 ff. LFG; FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II, N 1464 ff.; KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, Bd. I, 6. A., S. 267 ff. Aus der älteren Literatur seien erwähnt: GULDIMANN, Das Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948, in: ZSR 70/1951, S. 1 ff.; VON DER MÜHLL, Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen, Diss. 1950.

¹⁸ Vgl. BGE 140 III 115 E. 5, 137 III 170 E. 2.2.1, 121 III 336 E. 5.c.; BGer, Urteil vom 2. April 2015, 4A_614/2014, E. 6.2.2.

¹⁹ Vgl. HONSELL, Basler Kommentar, 5. A., Art. 1 ZGB N 19; MEIER-HAYOZ, Berner Kommentar, Art. 1 ZGB N 389.

²⁰ Vgl. MEIER-HAYOZ, *op. cit.* Fn. 19, Art. 1 ZGB N 384 ff.

Unterschiede, die für die konkret zu beurteilende Rechtsfrage wesentlich sind, kommt eine Berücksichtigung der ausländischen Rechtsprechung von vornherein nicht in Betracht. Auch wenn die Rechtslage vergleichbar ist, kann das schweizerische Gericht zu anderen Schlüssen kommen als das ausländische.

Zwischen der deutschen und der schweizerischen Regelung der Luftfahrzeughalterhaftpflicht besteht in wesentlichen Punkten Übereinstimmung. Namentlich ist die Haftung in beiden Rechtsordnungen als scharfe Kausalhaftung ausgestaltet; der Halter haftet selbst dann, wenn der Schaden durch höhere Gewalt²¹ oder Personen, deren Handeln nicht dem Halter zugerechnet werden kann (Passagiere, Entführer, Schwarzfahrer),²² verursacht wird. Zwar gibt es, wie dargelegt, zwischen den Regelungen auch Unterschiede. Die Unterschiede sind jedoch nicht dergestalt, dass sie eine Berücksichtigung der deutschen Rechtsprechung ausschliessen würden. So erscheint für die Bestimmung des Kreises der Anspruchsberechtigten nicht ausschlaggebend, ob die Haftung wie in der Schweiz grundsätzlich unbeschränkt oder wie in Deutschland betragsmässig limitiert ist. Von untergeordneter Bedeutung erscheint auch, dass § 33 Abs. 1 LuftVG anders als Art. 64 LFG nicht nur die Haftung für Schäden auf dem Boden, sondern jegliche Drittschäden regelt. Jedenfalls steht dies einer differenzierten Berücksichtigung der deutschen Rechtsprechung nicht entgegen.

4.3 Auslegung der schweizerischen Regelung der Luftfahrzeughalterhaftpflicht

Der Sinn des Gesetzes ist durch Auslegung zu ermitteln. Die Auslegung hat aufgrund der allgemein anerkannten Auslegungsmethoden bzw. Auslegungskriterien zu erfolgen. Massgeblich sind der Wortlaut und die Systematik des Gesetzes, die Gesetzesmaterialien, das historische und heutige Verständnis sowie der Zweck der Regelung. Keines dieser Auslegungsmittel kann einen Vorrang beanspruchen. Ziel der Auslegung ist es, mit diesen Mitteln den richtigen Sinn des Gesetzes zu ermitteln.²³

Das Gesetz definiert nicht, wer berechtigt ist, gestützt auf Art. 64 LFG gegenüber dem Halter Ansprüche geltend zu machen. Die Bestimmung hält nur fest, dass der Halter «[f]ür Schäden, die von einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, Ersatz zu leisten hat». Auch wenn das Gesetz dies nicht ausdrücklich sagt, legt der Wortlaut von Art. 64 Abs. 1 LFG nahe, dass jeder so Geschädigte anspruchsberechtigt ist. Dem steht jedoch die Über-

²¹ Für das schweizerische Recht: BAUMANN, *op. cit.* Fn. 17, Art. 64 LFG N 16; FELLMANN, *op. cit.* Fn. 17, N 1587 ff.; KELLER, *op. cit.* Fn. 17, S. 273 f.; VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 181. Für das deutsche Recht: BGH, Urteil vom 8. November 2016, VI ZR 694/15, E. II.2.a.

²² Für das schweizerische Recht: Art. 64 Abs. 1 lit. b und Art. 65 LFG. Für das deutsche Recht: § 33 Abs. 2 LuftVG.

²³ Zu den Grundsätzen der Auslegung siehe z.B. HÄFELIN/HALLER/THURNHERR, *Schweizerisches Bundesstaatsrecht*, 9. A., N 80, 90 ff.; HONSELL, *op. cit.* Fn. 19, Art. 1 ZGB N 9 ff.; KRAMER, *Juristische Methodenlehre*, 5. A., S. 57 ff.; MEIER-HAYOZ, *op. cit.* Fn. 19, Art. 1 ZGB N 140 ff.

schrift des Ersten Titels entgegen, in dem sich Art. 64 LFG befindet. Danach regelt der Erste Titel «Die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen», nicht gegenüber jedermann. Dies wirft wiederum die Frage auf, wer anspruchsberechtigte Drittpersonen sind. Eine genauere Analyse der Systematik gibt hierüber Aufschluss.

Art. 64 ff. LFG bilden den Ersten Titel des Zweiten Teils des Luftfahrtgesetzes. Der Zweite Teil regelt gemäss seiner Überschrift die «Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt», der Erste Titel «Die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen», der Zweite Titel «Das Lufttransportrecht». Beim «Lufttransportrecht» geht es um die «Vorschriften über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und Tieren, über die Haftpflicht des Transportführers gegenüber den Fluggästen und den Verfrachtern sowie über die Versicherungspflicht» (Art. 75 Abs. 1 LFG), also um diejenigen Bereiche, die in wesentlichen Teilen im Montrealer Übereinkommen geregelt sind. Der Gesetzgeber hat dabei – wegen der internationalrechtlichen Regelung der wichtigsten Fragen – davon abgesehen, die Vorschriften selber zu erlassen, und stattdessen die Gesetzgebungskompetenz an den Bundesrat delegiert. Die Überschrift des Ersten Titels («Die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen») ist vor diesem Hintergrund zu lesen: Während der Zweite Titel die Haftung gegenüber Personen mit Beförderungsvertrag regelt, regelt der Erste Titel die Haftung gegenüber Dritten, d.h. gegenüber Personen, die keinen solchen Beförderungsvertrag geschlossen haben. Aus der Systematik des Gesetzes ergibt sich somit als erste Ableitung, dass der Begriff des Dritten in Relation zum Zweiten Titel zu lesen ist und Personen meint, die mit dem Lufttransportführer keinen Vertrag geschlossen haben. Bekräftigt wird dies durch den Vorbehalt des Vertragsrechts in Art. 69 LFG. Danach gelten die Bestimmungen des Ersten Titels nicht für «Schäden auf der Erde, deren Ersatz sich nach einem Vertrag bestimmt, der zwischen dem Geschädigten und dem gemäss diesem Gesetz Ersatzpflichtigen abgeschlossen ist». Wer einen Lufttransport- oder sonstigen Vertrag abgeschlossen hat, ist somit kein Dritter. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Vertrag mit dem Luftfahrzeughalter oder mit dem Lufttransportführer abgeschlossen wurde. Ansprüche aus Verträgen sind in jedem Fall durch den Zweiten und nicht den Ersten Titel geregelt.

Haftpflichtiger für Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag ist – jedenfalls dem Grundsatz nach – primär der Lufttransportführer;²⁴ indes können auch seine «Leute» in Anspruch genommen werden.²⁵ Haftpflichtiger für Ansprüche nach Art. 64 LFG ist demgegenüber der Luftfahrzeughalter. Damit soll nicht der Lufttransportführer entlastet, sondern die Geltendmachung der Ansprüche des Dritten erleichtert werden. Direkte Verursacher des Schadens bleiben der Lufttransportführer und seine Leute. Sie haben nach den allgemeinen haftpflichtrechtlichen Be-

²⁴ Art. 17 Abs. 1 MÜ; Art. 7 Abs. 1 der Verordnung über den Lufttransport (LTrV), SR 748.411.

²⁵ Vgl. Art. 30 MÜ. Die Bestimmung stellt sicher, dass die Organe und Hilfspersonen des Lufttransportführers nicht weitergehend haften als der Lufttransportführer selbst.

stimmungen für den Schaden einzustehen (z.B. Art. 41 oder 55 OR²⁶). Der Lufttransportführer und seine Leute sind demzufolge nach der Systematik des Gesetzes als Haftpflichtige und nicht als Anspruchsberechtigte zu betrachten. Dies hat seinen Niederschlag auch darin gefunden, dass der Luftfahrzeughalter für Handlungen der Besatzung voll einzustehen hat, während seine Haftung auf den Betrag der Versicherungspflicht beschränkt ist, wenn der Unfall durch nicht zur Besatzung gehörende Personen verursacht wird.²⁷ Als zweite Ableitung aus der Systematik des Gesetzes ergibt sich somit, dass auch der Lufttransportführer und seine Leute keine Dritten sind, die Ansprüche nach Art. 64 LFG geltend machen können.

Diese Schlüsse aus der Systematik des Gesetzes werden durch die Materialien bestätigt. Die heutige Regelung der Luftfahrzeughalterhaftpflicht entspricht Art. 47 ff. des Gesetzentwurfs des Bundesrats von 1945. In der Botschaft heisst es zu Art. 47 des Entwurfs, der mit dem heutigen Art. 64 LFG identisch ist:

Diese Regelung der Schadenshaftung will den am Luftverkehr Unbeteiligten voll schützen. Sie ist deshalb als reine Kausalhaftung ausgebildet, bei der jeder Nachweis eines Verschuldens entfällt. Sie gilt auch bei Absturz. Unfälle am Boden dagegen, ausserhalb der Abflugs- und Ankunftsmanöver, fallen gemäss internationaler Regelung nicht unter die luftrechtliche Haftung. Sie gehören zur Betriebsgefahr.²⁸

Zu Art. 52 des Entwurfs, der dem heutigen Art. 69 LFG entspricht (Vorbehalt des Vertragsrechts), führt die Botschaft Folgendes aus:

Art. 52 enthält den logischen Vorbehalt betreffend das Vertragsrecht, da ja nur den unbeteiligten Dritten gegenüber die scharfe Kausalhaftung Platz greifen soll.²⁹

Die Botschaft stellt damit klar, dass die scharfe Kausalhaftung des Luftfahrzeughalters nur gegenüber unbeteiligten Dritten gelten soll. Aus ihr ergibt sich, dass z.B. Vertragspartner keine unbeteiligte Dritte sind. Erst recht muss dies gelten für am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligte Personen.

Dies entspricht auch dem Verständnis der Lehre im Zeitpunkt des Erlasses des Luftfahrtgesetzes. In seiner Besprechung des neuen Luftfahrtgesetzes hält WERNER GULDIMANN fest, dass Art. 64 ff. LFG die Aufgabe habe, die Ersatzpflicht für Schäden zu regeln, «die unbeteiligten Drittpersonen am Boden durch den Betrieb von Luftfahrzeugen zugefügt werden».³⁰ PETER VON DER MÜHLL setzt sich in seiner Dis-

²⁶ Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) («OR»), SR 220.

²⁷ Vgl. Art. 64 Abs. 1 lit. b und Art. 65 LFG.

²⁸ Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 28. März 1945, BBl. 1945 I 341, S. 362.

²⁹ Botschaft, *op. cit.* Fn. 28, S. 363.

³⁰ GULDIMANN, *op. cit.* Fn. 17, S. 22.

sertation zur Haftung nach Art. 64 ff. LFG³¹ ausführlich mit der Frage der Anspruchsberechtigung auseinander. Er hält fest, dass nur Dritte anspruchsberechtigt sind. Nicht als Dritter angesehen werden könne, wer mit dem Halter in einem Vertragsverhältnis stehe. Damit scheide als Anspruchsberechtigter aus, wer mit dem Luftfahrzeughalter einen Transportvertrag geschlossen habe.³² Vom Kreis der anspruchsberechtigten Dritten würden sodann – entsprechend Art. 22 des 1. Römer Haftungsabkommens – wohl auch sämtliche Angestellten und Arbeitnehmer des Halters ausgenommen.³³ Ausführlich setzt sich VON DER MÜHLL auch mit der Frage auseinander, ob sämtliche Personen, die sich auf dem Flughafengelände befinden, von der Anspruchsberechtigung auszunehmen sind.³⁴

In der neueren Literatur befasst sich, soweit ersichtlich, nur WALTER FELLMANN³⁵ mit der Frage der Anspruchsberechtigung. Mit Verweis auf die Botschaft hält er ausdrücklich fest, dass Art. 64 LFG nur am Luftverkehr Unbeteiligte schützen soll,³⁶ ohne zu vertiefen, wer zu diesem Personenkreis zählt. Er verweist sodann auf den gesetzlichen Vorbehalt des Vertragsrechts, hält allerdings fest, dass die in der Botschaft erwähnte Logik des Vorbehalts heute nur schwer verständlich sei, weil die Anspruchskonkurrenz zwischen vertraglicher und ausservertraglicher Haftung von der überwiegenden Lehre allgemein anerkannt sei. Dabei verkennt er, dass der Gesetzgeber mit Art. 69 LFG weniger die Anspruchskonkurrenz regeln als klarstellen wollte, dass ein Vertragspartner nicht als Dritter und damit nicht als anspruchsberechtigt i.S.v. Art. 64 LFG angesehen werden kann.³⁷ Es liegt damit eine Wertung des Gesetzgebers vor, dass von der scharfen Kausalhaftung nicht profitieren soll, wer mit dem Luftfahrzeughalter einen Vertrag geschlossen hat. Da Art. 69 LFG schon die Anspruchsberechtigung ausschliesst, stellt sich die Frage der Anspruchskonkurrenz nicht. Nicht ausgeschlossen wird mit Art. 69 LFG, dass sich der Vertragspartner auf andere ausservertragliche Haftungsnormen beruft. Nur die scharfe Kausalhaftung nach Art. 64 LFG soll ihm nicht zur Verfügung stehen.

Im Sinne eines Zwischenergebnisses kann somit Folgendes festgehalten werden: Während gemäss dem Wortlaut jedermann Ansprüche nach Art. 64 LFG geltend machen zu können scheint, ergibt sich bereits aus der Überschrift des Ersten Titels, dass nur Drittpersonen anspruchsberechtigt sind. Aus dem klaren gesetzgeberischen Willen, dem internationalen Kontext (1. Römer Haftungsabkommen) und der Systematik des Gesetzes sowie der einhelligen Lehre ergibt sich, dass damit unbeteiligte Dritte gemeint sind. Insbesondere der Lufttransportführer, seine Leute und Personen, die einen Beförderungsvertrag geschlossen haben, sind keine unbeteiligte Dritte.

³¹ VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17.

³² VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 129.

³³ VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 131 f.

³⁴ VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 132 ff. Siehe hinten bei Fn. 45.

³⁵ FELLMANN, *op. cit.* Fn. 17.

³⁶ FELLMANN, *op. cit.* Fn. 17, N 1489.

³⁷ So ausdrücklich Botschaft, *op. cit.* Fn. 28, S. 363.

Diese Auslegung steht auch im Einklang mit dem Zweck der Gesetzgebung. Der unbeteiligte Dritte soll vollen Ersatz erhalten, wenn er durch ein im Flug befindliches Luftfahrzeug geschädigt wird. Dies unabhängig von den Gründen, die zur Schädigung führen. Selbst bei Handlungen, die dem Luftfahrzeughalter nicht zugerechnet werden können, soll dieser für den Schaden einstehen, und er soll diese Haftpflicht versichern. Dies ist die denkbar schärfste Form einer Kausalhaftung. Wie der Bundesgerichtshof in seiner Rechtsprechung wiederholt festgehalten hat, würde sich eine derart weitgehende Schadenersatzpflicht gegenüber Personen, die am Flugbetrieb beteiligt sind, nicht rechtfertigen. Namentlich wäre es nicht nachvollziehbar, wenn Personen, die am Betrieb des schadenverursachenden Flugs beteiligt sind, dann, wenn sie am Boden einen Schaden erleiden, besser gestellt würden als Personen, die mit dem Lufttransportführer einen Beförderungs- oder sonstigen Vertrag geschlossen haben.³⁸

In einer Zeit, in der die Haftpflicht durch die Rechtsprechung und neue Gesetze immer weiter ausgedehnt wird, mag eine solche Einschränkung der Anspruchsberechtigung nicht ohne Weiteres verstanden werden. Namentlich kennt die Motorfahrzeughalterhaftpflicht, mit der die Luftfahrzeughalterhaftpflicht häufig verglichen wird, keine derartige Einschränkung der Anspruchsberechtigung.³⁹ Daraus ableiten zu wollen, dass sich deshalb auch bei der Luftfahrzeughalterhaftpflicht eine Einschränkung der Anspruchsberechtigung verbiete, wäre jedoch schon im Ansatz verfehlt. Die Luftfahrzeughalterhaftpflicht ist konzeptionell auf den Schutz unbeteiligter Dritter ausgerichtet. Das idealtypische Opfer sitzt nichtsahnend im Garten und muss beobachten, wie aus heiterem Himmel ein Flugzeugteil ins Gartenhaus stürzt. Die Motorfahrzeughalterhaftpflicht schützt demgegenüber nicht zuletzt auch andere Verkehrsteilnehmer (Insassen von Motorfahrzeugen, Radfahrer, Fussgänger usw.). Zudem erfährt die Motorfahrzeughalterhaftpflicht in Art. 59 SVG⁴⁰ mehrere Einschränkungen, die es bei der Luftfahrzeughalterhaftpflicht nicht gibt. So haftet der Motorfahrzeughalter nicht bei höherer Gewalt oder grobem Verschulden eines Dritten und kann die Haftung bei geringerem Verschulden des Geschädigten reduziert werden. Auch die anderen Haftpflichtregelungen im Bereich des Transportrechts (Eisenbahn, Trolleybusse, Schifffahrt, Seilbahnen) sind nicht so streng ausgestaltet wie die Luftfahrzeughalterhaftpflicht. Wegen dieser Unterschiede in der Ausgestaltung wäre es problematisch, aus anderen Haftpflichtbestimmungen Rückschlüsse auf die Luftfahrzeughalterhaftpflicht ziehen zu wollen. Was der deutsche Bundesgerichtshof festgehalten hat, gilt auch für die Schweiz: Eine derart weitgehende Haftung, wie sie die Luftfahrzeughalterhaftpflicht vorsieht, lässt sich nur gegenüber unbeteiligten Dritten rechtfertigen.⁴¹ Dies bedeutet nicht, dass Geschädigte, die keine unbeteiligten Dritte sind, rechtlos wären. Sie können aber Haftpflichtansprüche nur insoweit geltend machen, als sie sie auf eine andere

³⁸ BGH, Urteil vom 8. November 2016, *op. cit.* Fn. 14, E.II.2.G.

³⁹ FELLMANN, *op. cit.* Fn. 17, N 203 m.Nachw.

⁴⁰ Strassenverkehrsgesetz (SVG), SR 741.01.

⁴¹ Vorn Ziff. 3, insbesondere bei Fn. 10, 13 und 15.

Rechtsgrundlage abstützen können, z.B. einen Vertrag oder Art. 41 oder 55 OR.⁴²

Eine Auslegung des Gesetzes unter Berücksichtigung sämtlicher relevanter Elemente führt somit dazu, dass auch nach schweizerischem Recht nur unbeteiligte Dritte nach Art. 64 LFG anspruchsberechtigt sind. Dieser Schluss ergibt sich unabhängig von der Rechtsprechung des deutschen Bundesgerichtshofs. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bestätigt jedoch, dass die Auslegung richtig und kein schweizerischer Sonderfall ist.

4.4 Wer ist unbeteiligter Dritter?

Da nur unbeteiligte Dritte Ansprüche gemäss Art. 64 ff. LFG geltend machen können, verdient die Frage, wer unbeteiligter Dritter ist, eine vertiefte Prüfung. Im Folgenden soll der Versuch unternommen werden, eine erste Antwort zu geben, freilich ohne den Anspruch zu erheben, alle Fragen bereits abschliessend lösen zu können. Namentlich in Grenzfällen wird es Aufgabe der Rechtsprechung sein, aufgrund der konkreten Umstände die Anspruchsberechtigung zu beurteilen. Leitlinie muss hierbei sein, dass sich die scharfe Kausalhaftung des Luftfahrzeughalters nur zugunsten von unbeteiligten Dritten rechtfertigen lässt. Wer am Betrieb beteiligt ist oder sich freiwillig den Gefahren der Luftfahrt aussetzt oder gar davon profitiert, gehört nicht zum Personenkreis, der durch das Gesetz geschützt werden soll, und hat allfällige Schadenersatzansprüche auf andere Rechtsgrundlagen zu stützen.⁴³

Nicht anspruchsberechtigt ist zunächst der Lufttransportführer, auch wenn er mit dem Luftfahrzeughalter nicht identisch sein sollte. Er verwirklicht die vom Luftfahrzeughalter geschaffene Gefahr und ist selber Haftpflichtiger. Dass durch Art. 64 LFG der Luftfahrzeughalter verpflichtet wird, soll nicht den Lufttransportführer entlasten, sondern dem Geschädigten die Geltendmachung von Ansprüchen erleichtern. Unerheblich ist hierbei, ob zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Lufttransportführer eine Vertragsbeziehung besteht.⁴⁴

Auch die Besatzung ist am Betrieb beteiligt. Entsprechend sieht Art. 64 Abs. 2 lit. b LFG vor, dass der Halter für Handlungen der Besatzung voll haftet. Dies muss nicht nur für die im Flugzeug befindliche Besatzung gelten, sondern auch für am Boden tätige Personen wie Flug- und Bodenhelfer. Erst recht muss dies für den Piloten gelten, der vom Boden aus ein Modellflugzeug oder eine Drohne steuert. Entsprechend können Mitglieder der Besatzung keine Ansprüche nach Art. 64 ff. LFG geltend machen. Dies muss unabhängig davon gelten, ob sie für den Luftfahrzeughalter oder den Lufttransportführer tätig sind, und auch unabhängig davon, ob zwischen dem Helfer und dem Halter bzw. Lufttransportführer eine Vertragsbeziehung besteht. Entscheidend ist, dass, wer am

⁴² Vgl. VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 124 ff.

⁴³ Siehe zum Ganzen auch VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 128 ff., der jedoch nur einen Teil der relevanten Aspekte und möglichen Konstellationen abdeckt.

⁴⁴ Siehe vorn bei Fn. 27.

Betrieb des Luftfahrzeugs unmittelbar mitwirkt, nicht als unbeteiligt betrachtet werden kann.

Das System Luftfahrt ist äusserst komplex. Jedes Element hängt von vielen anderen Elementen ab. So wäre das System Luftfahrt beispielsweise ohne Flugplätze nicht funktionsfähig und könnten die Flugplätze nicht ohne ihr Personal betrieben werden. Bedeutet dies, dass alle Unternehmen und sämtliche Personen, die im System Luftfahrt tätig sind, von der Anspruchsberechtigung nach Art. 64 LFG ausgenommen sind? Die Frage ist m.E. zu verneinen.⁴⁵ Im haftungsrechtlichen Kontext kann nicht mehr von einer Beteiligung die Rede sein, wenn eine Person in den schadenverursachenden Flug nicht involviert ist und auf ihn keinen Einfluss nimmt bzw. nehmen kann, wobei die bloss theoretische Möglichkeit der Einflussnahme nicht genügen kann.⁴⁶ Dies würde bedeuten, dass der Zielflugplatz, auf dem ein Luftfahrzeug bei der Landung Flurschaden verursacht, seine Schadenersatzansprüche nicht auf Art. 64 LFG abstützen kann. Verursachen demgegenüber nach der Explosion eines Flugzeugs Flugzeugteile auf einem gerade überflogenen Flugplatz Schaden, könnten Ansprüche nach Art. 64 LFG geltend gemacht werden. Auf einem Flugplatz oder sonst im System Luftfahrt tätige Personen, die in den Betrieb des schadenverursachenden Luftfahrzeugs nicht involviert sind, wären ebenfalls als unbeteiligte Dritte anzusehen und damit anspruchsberechtigt. Nicht anspruchsberechtigt wären demgegenüber die Techniker, die für die Flugvorbereitung verantwortlich sind, oder – wie im vom Bundesgerichtshof im Entscheid vom 8. November 2016 beurteilten Sachverhalt – die Flugsicherungsdienste und deren Mitarbeitende. Sie nehmen ebenfalls auf den Betrieb des Luftfahrzeugs Einfluss und können unter Umständen durch ihr Verhalten zu einem Unfall beitragen. Es rechtfertigt sich daher, sie von der Anspruchsberechtigung auszunehmen. Nicht verlangt ist hierbei, dass sie effektiv zum Unfall beitragen. Es genügt, dass sie am Betrieb des schadenverursachenden Flugs beteiligt sind.

Eine Besonderheit gilt mit Bezug auf die Organe und Angestellten des Luftfahrzeughalters und Lufttransportführers. Art. 22 des 1. Römer Haftungsabkommens nimmt die Angestellten von der Anspruchsberechtigung aus. Auch nach deutschem Recht sind die Angestellten des Luftfahrtunternehmens nicht anspruchsberechtigt.⁴⁷ Nach schweizerischem Recht erscheint die Anspruchsberechtigung der Angestellten, auch wenn sie am schadenverursachenden Flug nicht unmittelbar beteiligt sind, aufgrund des Vorbehalts des Vertragsrechts in Art. 69 LFG ausgeschlossen.⁴⁸ Wenn Luftfahrzeughalter und Lufttransportführer nicht

⁴⁵ In diesem Sinne auch VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 132 ff., der die Frage, ob auf dem Flugplatz befindliche Personen vom Kreis der Anspruchsberechtigten auszunehmen sind, ausführlich erörtert. Seines Erachtens wäre dies sachgerecht, doch schliesst er eine solche Lösung aus, u.a. mit dem Hinweis darauf, dass für das 1. Römer Haftungsübereinkommen eine entsprechende Regelung vorgeschlagen, aber schliesslich verworfen worden ist.

⁴⁶ In diesem Sinne auch die Entscheide des Bundesgerichtshofes, die auf die Beteiligung am schadenstiftenden Flug abstellen, vorn bei Fn. 13 und 15.

⁴⁷ MÜHLBAUER, *op. cit.* Fn. 8, S. 266.

⁴⁸ In diesem Sinne auch VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 131.

identisch sind, fehlt es zwar an einer direkten Vertragsbeziehung der Angestellten des Lufttransportführers zum Luftfahrzeughalter. Doch kann nicht angenommen werden, dass der Gesetzgeber die Angestellten des Lufttransportführers besserstellen wollte, wenn der Lufttransportführer nicht Luftfahrzeughalter ist. Was für die Angestellten gilt, muss – ungeachtet der offenen Fragen zur Qualifikation des Rechtsverhältnisses zwischen Organ und Gesellschaft – erst recht für die Organe des Luftfahrzeughalters und Lufttransportführers gelten. Sie bilden den Willen des Luftfahrtunternehmens, binden das Luftfahrtunternehmen auch durch ihr deliktisches Verhalten⁴⁹ und sind damit mit dem Luftfahrtunternehmen noch enger verbunden als die Angestellten.

Gestützt auf Art. 69 LFG sind auch Ansprüche des Auftraggebers ausgeschlossen, wenn ein Luftfahrzeug in dessen Auftrag betrieben wird, z.B. wenn ein Helikopter Transportflüge durchführt.⁵⁰ Eine andere Frage ist, was mit Bezug auf die Mitarbeitenden des Auftraggebers gilt, mit denen kein Vertragsverhältnis besteht. Nach vertragsrechtlichen Grundsätzen ist ausgeschlossen, dass der Arbeitgeber ohne ihre Zustimmung zu ihren Lasten Vereinbarungen mit dem Luftfahrzeughalter trifft. Die Überlegungen zum Verhältnis zwischen dem Halter und den Angestellten des Lufttransportführers können wohl nicht ohne Weiteres auf die Angestellten des Auftraggebers übertragen werden. Es muss wohl eine Beteiligung am Betrieb verlangt werden, um die Anwendung von Art. 64 LFG ausschliessen zu können. Soweit die Mitarbeitenden des Auftraggebers in die Flugoperationen involviert sind (sei es beim Be- oder Entladen oder gar als Flughelfer), sind sie auf jeden Fall als beteiligte Dritte zu betrachten. Wer auf einer grösseren Baustelle abseits des Be- oder Entladeplatzes tätig ist, wäre demgegenüber als unbeteiligter Dritter zu betrachten.

Werden Drohnen eingesetzt, kommen je nach den Umständen auch andere Personen als der Pilot als nicht anspruchsberechtigte beteiligte Dritte in Betracht. Wird die Drohne im Auftrag eines Dritten eingesetzt und stürzt sie auf dessen Sache, ist die Anspruchsberechtigung bereits gestützt auf Art. 69 LFG ausgeschlossen. Wenn drei Freunde beschliessen, sich von einer Drohne aus der Luft fotografieren zu lassen, und stürzt die Drohne auf einen der Freunde, die die Drohne nicht steuern, kann der Geschädigte aufgrund des gemeinschaftlichen Handelns wohl nicht als unbeteiligter Dritter betrachtet werden. Wer dagegen in einer grösseren Hochzeitsgesellschaft von einer zum Fotografieren eingesetzten Drohne getroffen wird, wird in der Regel wohl als unbeteiligter Dritter Ansprüche nach Art. 64 LFG geltend machen können.

⁴⁹ Art. 55 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB), SR 210.

⁵⁰ Zum Vorbehalt des Vertragsrechts siehe auch VON DER MÜHLL, *op. cit.* Fn. 17, S. 129 ff.

5. Zusammenfassung

Gemäss Art. 64 LFG haftet der Halter des Luftfahrzeugs für Schäden, welches dieses während des Flugs Personen oder Sachen auf dem Boden zufügt. Hierbei handelt es sich um eine scharfe Kausalhaftung. Der Luftfahrzeughalter haftet selbst für höhere Gewalt und Handlungen Dritter, die ihm nicht zugerechnet werden können. Aus den Materialien sowie der Systematik und dem Zweck des Gesetzes ergibt sich, dass nur unbeteiligte Dritte Ansprüche geltend machen können. Damit dürfte sich die Rechtslage in der Schweiz weitgehend mit der Rechtslage in Deutschland decken. Nicht anspruchsberechtigt sind namentlich der Lufttransportführer und die am Betrieb des schadenverursachenden Luftfahrzeugs beteiligten Personen (z.B. Flugbesatzung, Flug- und Bodenhelfer am Boden, Lenker eines Modellflugzeugs oder einer Drohne), aber auch Personen, die aufgrund eines Beförderungs-, Fracht- oder sonstigen Vertrags am Flug beteiligt sind. Soweit die Anspruchsberechtigung nicht bereits gestützt auf den Vorbehalt des Vertragsrechts in Art. 69 LFG ausgeschlossen ist, erscheint ein geeignetes Kriterium für die Feststellung der Anspruchsberechtigung, ob der Geschädigte auf den Betrieb des schadenverursachenden Luftfahrzeugs Einfluss nimmt oder nehmen kann.