

# Ein Flugzeuginsasse, der funkt und navigiert, ist in versicherungsrechtlicher Hinsicht Besatzungsmitglied, nicht Passagier: Urteil des Bezirksgerichts Winterthur vom 15. April 2019 mit Anmerkungen

HEINRICH HEMPEL \*

## 1. Das Urteil

Urteil des Bezirksgerichts Winterthur vom 15. April 2019, Verfahren Nr. CG160010 (rechtskräftig)

### Sachverhalt (vom Verfasser zusammengefasst):

Im Sommer 1997 flogen die Brüder X. und Y. ferienhalber in einer vierplätzigigen Cessna 182P zusammen mit ihren Freundinnen etappenweise von Bern nach Griechenland und zurück. X. und Y., die beide eine Pilotenlizenz hatten, wechselten sich beim Steuern des Flugzeugs jeweils ab. Strittig war, inwieweit der nicht fliegende Bruder Aufgaben wie Funk oder Navigation wahrnahm. Auf dem Flug von Skopje nach Dubrovnik steuerte Y. das Flugzeug. Das Flugzeug musste aufgrund eines Motorschadens notlanden. Alle Insassen zogen sich dabei schwere Verletzungen zu.

Die Unglücksmaschine war bei der Versicherung V. für Haftpflicht, Kasko und Insassenunfall versichert. X. machte gegenüber V. gestützt auf die Insassenunfallversicherung eine – aufgrund von Verjährungsverzichten der Versicherung noch nicht verjährte – Forderung von CHF 35 000 geltend. Unter der Insassenunfallversicherung konnten nur Passagiere, nicht aber Besatzungsmitglieder Ansprüche geltend machen. Es stellte sich die Frage, ob X. als Besatzungsmitglied oder Passagier zu qualifizieren war und gestützt auf die Insassenunfallversicherung Ansprüche stellen konnte.

### Das Bezirksgericht wies die Klage aus den nachfolgend dargelegten Gründen ab.

Erwägungen des Gerichts (Anonymisierung und Redaktion durch den Verfasser):

#### III. (Rechtliches)

*1. X. stützt seine Forderung auf den Luftfahrzeugversicherungsvertrag, welchen er mit der Beklagten abgeschlossen hatte.*

\* Dr.iur., LL.M., Rechtsanwalt in Winterthur. Der Verfasser hat als Parteivertreter am Verfahren mitgewirkt.

*Gemäss Art. 8 ZGB hat, wo es das Gesetz nicht anders bestimmt, derjenige das Vorhandensein einer behaupteten Tatsache zu beweisen, der aus ihr Rechte ableitet. Wer gegenüber dem Versicherer einen Anspruch erhebt, hat die Tatsachen zur Begründung des Versicherungsanspruchs, also namentlich das Bestehen eines Versicherungsvertrags, den Eintritt des Versicherungsfalls und den Umfang des Anspruchs zu beweisen. Dem Versicherer steht ein – aus Art. 8 ZGB abgeleitetes – Recht auf Gegenbeweis zu (BGE 130 III 321 E. 3.1).*

2. *Unbestritten ist vorliegend, dass wenn X. als Passagier und nicht als Besatzungsmitglied zu qualifizieren wäre, die vom Kläger geltend gemachte Forderung ausgewiesen wäre.*
3. *Die Leistungspflicht von V. definiert sich durch den Versicherungsvertrag. Massgebend sind die Police, der Antrag dazu und die Allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB).*

*Weder in der Luftfahrzeugversicherungspolice noch im Antrag dazu, welcher Bestandteil der Police bildet, werden die Begriffe «Besatzungsmitglied» oder «Passagier» definiert. Im Versicherungsantrag wurde unter dem Titel «Beschreibung des Luftfahrzeugs» festgehalten, dass es im beschriebenen Flugzeug einen Platz für Besatzungsmitglieder und bis zu drei Plätze für Passagiere habe. Damit steht immerhin fest, dass auf dem Unfallflug maximal drei Passagiere unfallversichert waren. Zur Klärung der Frage, ob die konkreten Insassen nun Passagiere oder Besatzungsmitglieder waren, ist jedoch nicht auf die eigenen Angaben der Versicherten selber im Versicherungsantrag sondern primär auf den Wortlaut der AVB abzustellen, in welchen diese Begriffe definiert sind.*

*Gemäss Ziff. 1.13 der AVB sind Besatzungsmitglieder «Personen, die zur Führung des Luftfahrzeugs oder zu sonstigen Dienstleistungen an Bord vom Verfügungsberechtigten ermächtigt sind und die vorgeschriebenen Ausweise und Bewilligungen besitzen, in Ausübung ihrer Funktion». Passagiere sind «Insassen, die nicht Besatzungsmitglieder sind».*

*Die Auslegung der in der Versicherungspolice und in den AVB verwendeten Begriffe «Besatzungsmitglieder» und «Passagiere» erfolgt nach den üblichen Grundsätzen für die Vertragsauslegung (BGE 135 III 1 E. 2). Lässt sich ein übereinstimmender innerer Wille der Parteien nicht feststellen, ist die Auslegung gemäss Vertrauensprinzip massgebend. Danach kommt es darauf an, wie die Bestimmung nach den Umständen in guten Treuen verstanden werden durfte und musste. Wenn nach sorgfältiger objektiver Auslegung eine Bestimmung sich in guten Treuen noch verschieden auffassen lässt, gelangt die Unklarheitenregel gemäss Art. 33 VVG zur Anwendung. Danach sind mehrdeutige Wendungen in vorformulierten Vertragsbedingungen im Zweifel zu Lasten jener Partei auszulegen, welche sie verfasst hat (BGE 122 III E. 2.a).*

4. *Es kann bereits an dieser Stelle festgehalten werden, dass beide Parteien von einer sehr ähnlichen Interpretation der Definition des Besatzungsmitglieds in den AVB ausgehen. Beide Parteien halten die tatsächlich ausgeübten Funktionen für die Qualifikation als Besatzungsmitglied für massgebend.*

*Während V. festhält, dass wer ein Flugzeug steure, den Funk betätige oder als Navigator tätig sei, die Funktion eines Besatzungsmitglieds ausübe, präzisiert X., dass nicht Besatzungsmitglied ist, wer wie ein Navigator einen Kurs berechne oder wie ein Funker einen Funkspruch absetze, sondern nur, wer während des gesamten Fluges eine zum Betrieb des Flugzeugs notwendige typische Funktion ausübe.*

- 5. Es rechtfertigt sich vorliegend, zuerst den Sachverhalt und damit die Rolle von X. während des Unfallfluges zu klären. Anschliessend wird zu beurteilen sein, ob X. mit dieser festgestellten Rolle eindeutig als Besatzungsmitglied oder Passagier gemäss AVB und übereinstimmenden Parteivillen zu qualifizieren ist oder ob die Begriffe gemäss Vertrauensprinzip weiter auszulegen sind oder gar die Unklarheitenregel zur Anwendung gelangt.*

#### IV. (Sachverhalt, Beweiswürdigung)

(Zusammenfassung des Verfassers: Das Gericht analysiert im Einzelnen den Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfallkommission, das Funkprotokoll sowie die Aussagen, die X., Y. und eine der Passagierinnen im Rahmen der Flugunfalluntersuchung gemacht hatten. Gestützt darauf kommt das Gericht zum Schluss, dass sich daraus ein stimmiges Bild über die Rollen- bzw. Aufgabenteilung der Brüder X. und Y. ergebe. Während der ganzen Reise wie auch während des Unfallfluges teilten sich X. und Y. die Aufgaben und wechselten sich jeweils ab. Während der eine links sass und das Flugzeug steuerte, sass der andere rechts und besorgte Funk und Navigation. Während des Unfallfluges sass Y. am Steuer und X. übernahm Funk und Navigation. Den Einwand von X., er und sein Bruder seien zum Zeitpunkt der Aussagen noch immer akut verletzt gewesen und hätten unter Schmerzmitteln und ganz allgemein unter dem Eindruck des tragischen Ereignisses gestanden, verwirft das Gericht. Einerseits konnte X. diese Behauptungen nicht belegen. Andererseits standen sie im Widerspruch dazu, dass X. und Y. den Unfalluntersuchungsbericht zwar angefochten, die Ausführungen darin zur Rollenverteilung aber nicht gerügt hatten. Den Antrag auf eine Zeugen- bzw. Parteieinvernahme von X. und Y. lehnte das Gericht ab, weil es ausschloss, dass sie sich nach über 20 Jahren besser an den Unfall erinnerten als unmittelbar nach dem Unfall, und abweichende Aussagen wenig glaubhaft gewesen wären.)

#### V. (Würdigung)

- 1. Zu prüfen bleibt, ob X. mit dieser eben festgestellten Rolle während des Unfallfluges Passagier oder Besatzungsmitglied im Sinne der AVB von V. war. Wie bereits ausgeführt, sind gemäss den AVB von V. Besatzungsmitglieder Personen, die zur Führung des Luftfahrzeugs oder zu sonstigen Dienstleistungen an Bord vom Verfügungsberechtigten ermächtigt sind und die vorgeschriebenen Ausweise und Bewilligungen besitzen, in Ausübung ihrer Funktion.*
- 2. a) Gemäss allgemeinem Sprachgebrauch und auch gemäss einer wörtlichen Anwendung der AVB Bestimmung ist X., der die Betankung vorgenommen oder überwacht hat, navigiert und während des gesamten Fluges gefunkt hat, als Besatzungsmitglied zu qualifizieren. Betanken des Flugzeugs,*

*Navigation und Bedienung des Funks sind Tätigkeiten, die sich ohne Weiteres unter «Führung des Luftfahrzeugs» oder unter «sonstige Dienstleistungen an Bord» subsumieren lassen. Dass X. dazu ermächtigt war und dass er als lizenzierter Pilot die vorgeschriebenen Ausweise und Bewilligungen besass, ist ebenfalls offensichtlich. Nachdem er diese Tätigkeiten auch tatsächlich ausführte, übte er diese auch aus.*

*b) Beide Parteien hielten in ihren Rechtsschriften fest, dass bei der Qualifikation als Besatzungsmitglied die tatsächlich ausgeübten Funktionen massgebend seien.*

*X. ergänzt, dass es darauf ankomme, ob für die ausgeübten Funktionen auch die Verantwortung getragen werde. Eine solche Ergänzung der Definition eines Besatzungsmitglieds lässt sich jedoch weder aus dem allgemeinen Sprachgebrauch noch aus der Definition in den AVB von V. herleiten. Es spricht weder der allgemeine Sprachgebrauch noch die Definition in den AVB dagegen, dass jemand Besatzungsmitglied ist, ohne für die ausgeübten Funktionen schlussendlich die Verantwortung zu tragen.*

*c) Des Weiteren führt X. aus, dass im konkret geflogenen Flugzeug es weder Cockpit-Crew, Navigatoren oder Co-Piloten gäbe. Es liege aber in der Kompetenz des Einzelpiloten, allenfalls Hilfeleistungen von geeigneten Passagieren entgegenzunehmen, was aber nichts daran ändere, dass es nicht Funktion dieser Insassen sei, Besatzungsmitglied zu sein.*

*Unbestritten ist, dass für dieses Flugzeug nur ein Besatzungsmitglied vorgeschrieben ist, dass es also nicht mehr als einen Piloten benötigte, um dieses Flugzeug zu fliegen. Es spricht aber auch nichts dagegen, anfallende Aufgaben des Piloten untereinander aufzuteilen. Wer letztendlich zuletzt die Verantwortung für die übertragenen Aufgaben trägt, kann – wie oben gezeigt – hier offenbleiben.*

*X. hat die Betankung vorgenommen oder überwacht, navigiert und während des gesamten Fluges gefunkt. Bei diesen Tätigkeiten handelt es sich ganz offensichtlich um mehr als nur «Hilfeleistungen» (wie Karten reichen oder falten) zubanden des Piloten. Vielmehr hat X. während des gesamten Fluges Tätigkeiten ausgeübt, die für den Betrieb eines Flugzeugs typisch und notwendig sind. Damit bleibt es dabei, dass X. während des Unfallflugs als Besatzungsmitglied zu qualifizieren ist.*

*d) Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass X. selber in seiner Replik folgende Definition des Besatzungsmitglieds anführte: «Besatzungsmitglied ist nicht, wer wie ein Navigator einen Kurs berechnet oder wie ein Funker einen Funkspruch absetzt. Besatzungsmitglied ist nur, wer während des gesamten Fluges eine zum Betrieb des Flugzeugs notwendige typische Funktion ausübt.»*

*Wie oben gerade dargelegt, hat X. während des Unfallflugs eine zum Betrieb des Flugzeugs notwendige typische Funktion ausgeübt. Damit ist X. auch mit seiner eigenen Definition als Besatzungsmitglied zu qualifizieren.*

*3. Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass X. während des Unfallflugs ein Besatzungsmitglied im Sinne der AVB von V. war. Damit entfällt der Versicherungsanspruch. Die Klage ist daher vollumfänglich abzuweisen.*

## **2. Bemerkungen**

Der (rechtskräftige) Entscheid des Bezirksgerichts Winterthur ist für die General Aviation von allgemeinem Interesse. Insbesondere bei Privatflügen mit Flugzeugen, die nur von einem Piloten zu steuern sind, kommt es immer wieder vor, dass andere Insassen mit oder ohne Pilotenausbildung einzelne Aufgaben des Piloten übernehmen, z.B. den Funk oder die Navigation. Wie das Urteil des Bezirksgerichts Winterthur zeigt, kann dies Auswirkungen auf den Versicherungsschutz haben. Im konkreten Fall wurden die Ansprüche des Klägers aus der Insassenunfallversicherung abgelehnt, weil er nicht Passagier, sondern Besatzungsmitglied war.

Die Versicherungsansprüche richten sich nach dem Versicherungsvertrag. Wie das Bezirksgericht festhält, sind die Grundlagen hierfür die Versicherungspolice, der Versicherungsantrag des Versicherungsnehmers sowie die Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Entsprechend hatte das Gericht nicht nach allgemeinen gesetzlichen Vorschriften, sondern allein gestützt auf die vertraglichen Vereinbarungen zu bestimmen, wer als Passagier und wer als Besatzungsmitglied zu qualifizieren ist. Massgeblich hierfür war die Definition in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB), wonach Besatzungsmitglieder Personen sind, «die zur Führung des Luftfahrzeugs oder zu sonstigen Dienstleistungen an Bord vom Verfügungsberechtigten ermächtigt sind und die vorgeschriebenen Ausweise und Bewilligungen besitzen, in Ausübung ihrer Funktion». Das Bezirksgericht kam zum Schluss, dass eine Person, die über eine Pilotenlizenz verfügt und vor dem Flug für die Betankung verantwortlich war und während des Flugs die Navigation übernahm sowie den Funk bediente, gemäss den Allgemeinen Versicherungsbedingungen als Besatzungsmitglied zu qualifizieren ist. Als irrelevant betrachtete es das Gericht, dass das Flugzeug dafür eingerichtet war, von einer Person gesteuert zu werden.

Dies bedeutete, dass das Gericht die Ansprüche, die der Kläger unter der Insassenunfallversicherung geltend machte, abwies. Nicht zu beurteilen hatte das Bezirksgericht, ob der Kläger als Besatzungsmitglied unter der Haftpflichtversicherung gegen Haftpflichtansprüche Dritter (z.B. der Passagiere) gedeckt gewesen wäre. Konsequenterweise müsste dies der Fall gewesen sein, wenn und soweit die Haftpflichtversicherung Ansprüche gegen Besatzungsmitglieder deckte. Von daher enthält der besprochene Entscheid für Personen, die Aufgaben eines Piloten wahrnehmen, durchaus auch eine positive Botschaft.

Bemerkenswert ist, dass sich das Gericht für die Feststellung des Sachverhaltes ausschliesslich auf den Flugunfalluntersuchungsbericht sowie die im Rahmen der Flugunfalluntersuchung erhobenen Beweise stützte. Den Antrag des Klägers, ihn und seinen Bruder nochmals zu vernehmen, lehnte das Bezirksgericht ab, weil es sich davon keine wesentlichen, neuen Erkenntnisse versprach. Der Entscheid bestätigt damit einmal mehr, dass dem Unfalluntersuchungsbericht sowie den im Rahmen der Unfalluntersuchung erhobenen Beweisen auch im Zivilprozess eine herausragende Bedeutung zukommt. Offengelassen hat das Bezirksgericht, wie diese Beweismittel beweisrechtlich zu qualifizieren sind. Die Ver-

wendung dieser Beweismittel dient zweifellos der effizienten Erledigung der Zivilverfahren, ist aber nicht unproblematisch. Die Flugunfalluntersuchung hat das Ziel, künftige Unfälle zu vermeiden. Die Untersuchungsbehörden sind daher auf eine möglichst umfassende Kooperation aller Beteiligten angewiesen. Müssen die Beteiligten jedoch damit rechnen, dass ihre Aussagen im Untersuchungsbericht in einem Zivilverfahren gegen sie verwendet werden können, hat dies einen negativen Einfluss auf die Bereitschaft zur Kooperation.

Das besprochene Urteil hatte sich nur zur Frage des Versicherungsschutzes zu äussern, nicht zur Zulässigkeit der Aufteilung von Pilotenaufgaben auf zwei Personen in einem Flugzeug mit *Single Pilot Operation*. Zivil- und strafrechtlich erscheint die Aufgabenteilung unproblematisch, solange sie keine regulatorischen Vorschriften verletzt und die Sicherheit nicht gefährdet. Sofern die Aufgaben zweckmässig verteilt werden und die Verantwortlichkeiten klar geregelt sind (insbesondere die Hauptverantwortung beim fliegenden Piloten bleibt), dürfte eine Aufteilung in der Regel unbedenklich sein. Gerade auch mit Blick darauf, dass Multi-Tasking für jeden Piloten eine Herausforderung ist, kann eine Aufgabenteilung durchaus zu einer Reduktion des Fehler- und damit des Unfallrisikos beitragen. Selbstverständlich kann aber der Beizug eines «Co-Piloten» fehlende persönliche Voraussetzungen des Piloten nicht ersetzen. Wer keine Pilotenlizenz hat, kann diesen Mangel nicht dadurch ausgleichen, dass er einen Piloten mitfliegen und diesen den Funk bedienen lässt.