

Versicherung und Regress in der Luftfahrt

Workshop AXA Winterthur

Lars Gerspacher

4. November 2014

Übersicht

- Versicherung in der Luftfahrt
- Die pfandrechtlichen Ansprüche des Geschädigten
- Pfandrechte bei der Kaskoversicherung
- Ausschluss und Obliegenheit
- Regressfragen in der Luftfahrt

Übersicht

- **Versicherung in der Luftfahrt**
- Die pfandrechtlichen Ansprüche des Geschädigten
- Pfandrechte bei der Kaskoversicherung
- Ausschluss und Obliegenheit
- Regressfragen in der Luftfahrt

Versicherung in der Luftfahrt

- Art. 70 Abs. 1 Luftfahrtgesetz, LFG:
"Der Halter eines im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs muss gegen die Folgen seiner Haftpflicht als Luftfahrzeughalter versichert sein. Vorbehalten bleibt Artikel 71."
- Details der Versicherungsdeckung sind in Art. 106 sowie 123 bis 123a LFV geregelt.
- Es gibt keine ähnlichen Bestimmungen zur Kaskoversicherung.

Versicherung in der Luftfahrt

- Nicht-kommerziell
 - Art. 123 Abs. 1 Luftfahrtverordnung (LFV): Pflicht zur Deckung der Haftpflicht für **Bodenschäden**
 - Art. 125 LFV: Minimumdeckung für Bodenschäden (Art. 7 EG-VO 785/2004)
 - Art. 132a LFV: Minimumdeckung für **Passagierschäden** (Art. 6 [1] EG-VO 785/2004):

“Die minimale Sicherstellung für Haftpflichtansprüche der Reisenden beträgt 250 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden. Bei nichtgewerbsmässigen Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einem Abfluggewicht bis zu 2700 kg durchgeführt werden, kann die minimale Sicherstellung unter diesem Betrag liegen, muss aber mindestens 100 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden betragen.”
- Kommerziell (zusätzlich zu den obigen):
 - Art. 106 Abs. 1 und 2 LFV: Minimumdeckung für Passagiere, **Gepäck** und **Güter** (EG-VO 785/2004 Art. 6)

Übersicht

- Versicherung in der Luftfahrt
- Die pfandrechtlichen Ansprüche des Geschädigten
- Pfandrechte bei der Kaskoversicherung
- Ausschluss und Obliegenheit
- Regressfragen in der Luftfahrt

Die Ansprüche des Geschädigten generell

- Art. 60 VVG gibt dem Geschädigten ein Pfandrecht am Deckungsanspruch des Versicherten gegenüber seinem Versicherer.
- Der Versicherer kann sämtliche Einreden aus dem Versicherungsverhältnis gegenüber dem Geschädigten erheben.
- Der Anspruch des Geschädigten geht nicht weiter.
- Demgegenüber im SVG:
Direktanspruch des Geschädigten gegenüber dem MFZ-Haftpflichtversicherer (Art. 65 Abs. 1 SVG); der Versicherer kann keine Einreden aus dem Versicherungsverhältnis erheben.

Die Ansprüche des Geschädigten in der Luftfahrt

- Der Geschädigte für **Bodenschäden**:
 - Kein Direktanspruch gegen den Versicherer, aber ein Pfandrecht am Deckungsanspruch des Halters gegen seinen Versicherer (Art. 131 Abs. 2 LFV).
 - Recht des Halters, vom Versicherer die Leistung an den Geschädigten vollumfänglich zu erbringen (Art. 131 Abs. 1 LFV).
 - Der Versicherer kann keine Einreden aus dem Versicherungsverhältnis erheben, die er gegenüber dem Halter hätte (Art. 131 Abs. 1 LFV), dafür steht im grundsätzlich ein Regressrecht gegenüber dem Halter zu.
 - Ergebnis ist vergleichbar mit der Haftpflicht gemäss SVG, ohne dass dem Geschädigten die Direktklage gegenüber dem Versicherer zusteht.

Die Ansprüche des Geschädigten in der Luftfahrt

- Der Geschädigte als **Passagier** (kommerziell und nicht-kommerziell)
 - Art. 132a LFV verweist auf Art. 131 LFV, d.h. die obigen Ausführungen finden Anwendung.
- Der Geschädigte als **Passagier** oder Eigentümer von **Gepäck** und **Gütern** gegenüber dem (kommerziellen) Luftfrachtführer:
 - Art. 137 LFV verweist auf Art. 106 LFV, welcher die Limiten von Art. 6 EG-VO 785/2004 enthält.
 - Kein Verweis auf Art. 131 LFV.
 - Pfandrecht ergibt sich somit alleine aus Art. 60 VVG.
 - D.h. nur für Gepäck- und Güterschäden gibt es keinen Einredenausschluss.

Übersicht

- Versicherung in der Luftfahrt
- Die pfandrechtlichen Ansprüche des Geschädigten
- Pfandrechte bei der Kaskoversicherung
- Ausschluss und Obliegenheit
- Regressfragen in der Luftfahrt

Pfandrechte bei der Kaskoversicherung



- Kein ähnlicher Einredenausschluss bei Ansprüchen von Drittparteien (wie Kreditgebern).
- Nur Art. 57 VVG: Wenn das Luftfahrzeug belehnt ist, erstreckt sich das Pfandrecht des Kreditgeber als Hypothekargläubiger auf den Versicherungsanspruch des Verpfänders (auch ohne Bestimmung in der Police).
- Um einen ähnlichen Einredenausschluss zu ermöglichen, erfordert es eine ausdrückliche Klausel im Versicherungsvertrag (wie z.B. Ziff. 3.2 von AVN67B):

"The cover afforded to each **Contract Party** by the Policy in accordance with this Endorsement shall not be invalidated by any act or omission (including misrepresentation and non-disclosure) of any other person or party which results in a breach of any term, condition or warranty of the Policy PROVIDED THAT the **Contract Party** so protected has not caused, contributed to or knowingly condoned the said act or omission."

Übersicht

- Versicherung in der Luftfahrt
- Die pfandrechtlichen Ansprüche des Geschädigten
- Pfandrechte bei der Kaskoversicherung
- **Ausschluss und Obliegenheit**
- Regressfragen in der Luftfahrt

Ausschluss und Obliegenheit

- Beispiel Kasko:

"The following claims are excluded from the insurance cover, subject to the provisions of aviation law

losses resulting from the wilful use of the insured aircraft without the required licences, ratings or certificates for members of the aircrew or the insured aircraft itself. However, the obligation to indemnify the policyholder shall remain in effect if such use occurred without the policyholder's [knowledge, intent] and fault."

- Beispiel Haftpflicht:

"No cover shall apply

if, at the time of the loss event, the aircraft's condition did not comply with the statutory provisions and official regulations regarding keeping and operation of aircraft and/or where any official licences required had not been issued;

[...]"

Ausschluss und Obliegenheit

- v.a. bei Flügen ohne die notwendigen Bewilligungen (AOC)
- Zuerst ist zu klären, ob die Ausschluss-/Obliegenheitsklausel den Sachverhalt überhaupt erfasst.
- Wichtig: Das AOC wird auf den Betreiber und nicht auf die Crew oder das Flugzeug ausgestellt.
- Wenn die Klausel den Sachverhalt erfasst, ist zu prüfen, ob
 - ein Ausschluss i.S.v. Art. 33 VVG; oder
 - eine Obliegenheitsverletzung i.S.v. Art. 29 and/or 45 VVG vorliegt.

Ausschluss und Obliegenheit

- Ausschlüsse:
 - Der Versicherer ist grundsätzlich berechtigt, gewisse Risiken von der Deckung auszuschliessen (gemäss Art. 33 VVG).
 - Bei einem Ausschluss sind Fragen des Verschuldens und der Kausalität irrelevant.
 - Article 33 VVG verlangt, dass der Ausschluss nicht zweideutig ist. Zweideutige Klauseln werden tendenziell zu Lasten des Versicherers ausgelegt.
 - Merksatz zur Abgrenzung von der Obliegenheit:
Wenn die Klausel vom Versicherten ein bestimmtes Verhalten verlangt, tendieren die Gerichte eher zur Obliegenheit als zum Ausschluss.
 - Z.B. Ausschluss von Schäden, wenn das Flugzeug zum Zeitpunkt des Schadenereignisses nicht über die nötigen Bewilligungen verfügte; beinhaltet die Pflicht des Versicherten, das Flugzeug im gesetzmässigen Zustand zu halten → eher eine Obliegenheit

Ausschluss und Obliegenheit

- Obliegenheit:
 - Umschreibt ein bestimmtes Tun (oder Unterlassen) des Versicherten
 - Der Versicherer kann Leistung verweigern, wenn die Voraussetzungen gemäss Art. 45 Abs. 1 oder 29 VVG erfüllt sind.
- Gefahrspräventive Obliegenheiten (Article 29 VVG):
 - Bezwecken die Verringerung der Gefahr oder die Verhütung der Gefahrserhöhung, die zu einem Schadenereignis führen können.
 - Der Versicherer kann seine Leistung nur verweigern, wenn die Obliegenheitsverletzung für den Schadenseintritt kausal war.

Ausschluss und Obliegenheit

- Vertragliche Obliegenheiten gemäss Art. 45 Abs. 1 VVG:
 - "Ist vereinbart worden, dass der Versicherungsnehmer oder der Anspruchsberechtigte wegen Verletzung einer Obliegenheit von einem Rechtsnachteil betroffen wird, so tritt dieser Nachteil nicht ein, wenn die Verletzung den Umständen nach als eine unverschuldete anzusehen ist."
 - Kein Kausalitätserfordernis
 - Der Versicherte kann sich exkulpieren, wenn kein Verschulden vorliegt (gilt an sich auch bei gefahrpräventiven Obliegenheiten)

Ausschluss und Obliegenheit

- Gefahrspräventive Obliegenheiten am Beispiel des fehlenden AOC
 - "Der Versicherungsschutz erstreckt sich (unter Vorbehalt der luftrechtlichen Sonderbestimmungen) nicht auf [...]"
 - Schäden, wenn das versicherte Luftfahrzeug vorsätzlich ohne die vorgeschriebenen Ausweise und Bewilligungen für die Besatzungsmitglieder oder das versicherte Luftfahrzeug, verwendet wird."
 - Ist z.B. das fehlende AOC von der Klausel erfasst?
 - Bewilligungen bezwecken, dass das BAZL prüfen kann, ob die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind.
 - Am Beispiel des AOC wird geprüft, dass die technischen, operationellen und finanziellen Voraussetzungen erfüllt sind und der Betrieb grundsätzlich sicher ist. Das Vorliegen des AOC reduziert somit grundsätzlich die Gefahr von Schadenereignissen.
 - Obliegenheiten bezüglich Bewilligungen sind wohl eher als gefahrspräventive Obliegenheiten im Sinne von Art. 29 VVG anzusehen.
 - Kausalität zwischen Schadenereignis und Obliegenheitsverletzung erforderlich

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- Kasko

"The following claims are excluded from the insurance cover, subject to the provisions of aviation law

losses resulting from the wilful use of the insured aircraft without the required licences, ratings or certificates for **members of the aircrew** or **the insured aircraft itself**. However, the obligation to indemnify the policyholder shall remain in effect if such use occurred without the policyholder's and fault."

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- Kasko

"Insurance will only be provided, if

at the time of the loss event, the **aircraft** did comply with all statutory provisions and official regulations regarding keeping and operation of aircraft and/or where any required official licences had been issued;

at the time of the loss event, the **pilot(s)** had the required licences and necessary authorisations or weather clearances. The duty to indemnify the Insured shall remain if the aircraft was flown without the Insured's knowledge, consent or negligence."

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- Haftpflicht

"Exclusions

No cover shall apply

if, at the time of the loss event, the **aircraft's** condition did not comply with the statutory provisions and official regulations regarding keeping and operation of aircraft and/or where any official licences required had not been issued;

if, at the time of the loss event, the **operator** was not fully licensed according to the legal requirements;

if, at the time of the loss event, the **pilot(s)** of the aircraft did not have the required licences, necessary authorisations or certificates;

[...]"

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- Kasko

"The following claims are excluded from the insurance cover, subject to the provisions of aviation law

losses resulting from the wilful use of the insured aircraft without the required licences, ratings or certificates for **members of the aircrew** or **the insured aircraft itself**. However, the obligation to indemnify the policyholder shall remain in effect if such use occurred without the policyholder's [knowledge, intent] and fault."

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- Haftpflicht

"Exclusions

Subject to special provisions under aviation law, insurance coverage does not include claims

– if the insured aircraft is used intentionally but without the officially prescribed licenses and permits for **crew members** or the insured **aircraft**;"

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- Kasko

"Exclusions

Subject to the special provisions of aviation law, the insurance does not cover

– loss resulting from the intentional use of the insured aircraft without the required licenses and permits for **crew members** or the insured **aircraft** itself. However, the obligation to indemnify the policyholder remains in effect if the policyholder was unaware, had no intention, and was not culpable in the aircraft being used without the required licenses and permits;"

Ausschluss und Obliegenheit

Beispiele

- AVN94:

"The cover afforded to each Insured by the Policy shall not be invalidated by any act or omission which results in a breach of any air navigation or airworthiness orders or requirements issued by any competent authority affecting the safe operation of the Aircraft provided that the Insured so protected has not caused, contributed to or knowingly condoned the said act or omission. Any Insured who has caused, contributed to or knowingly condoned the said act or omission shall not be entitled to indemnity under the Policy.

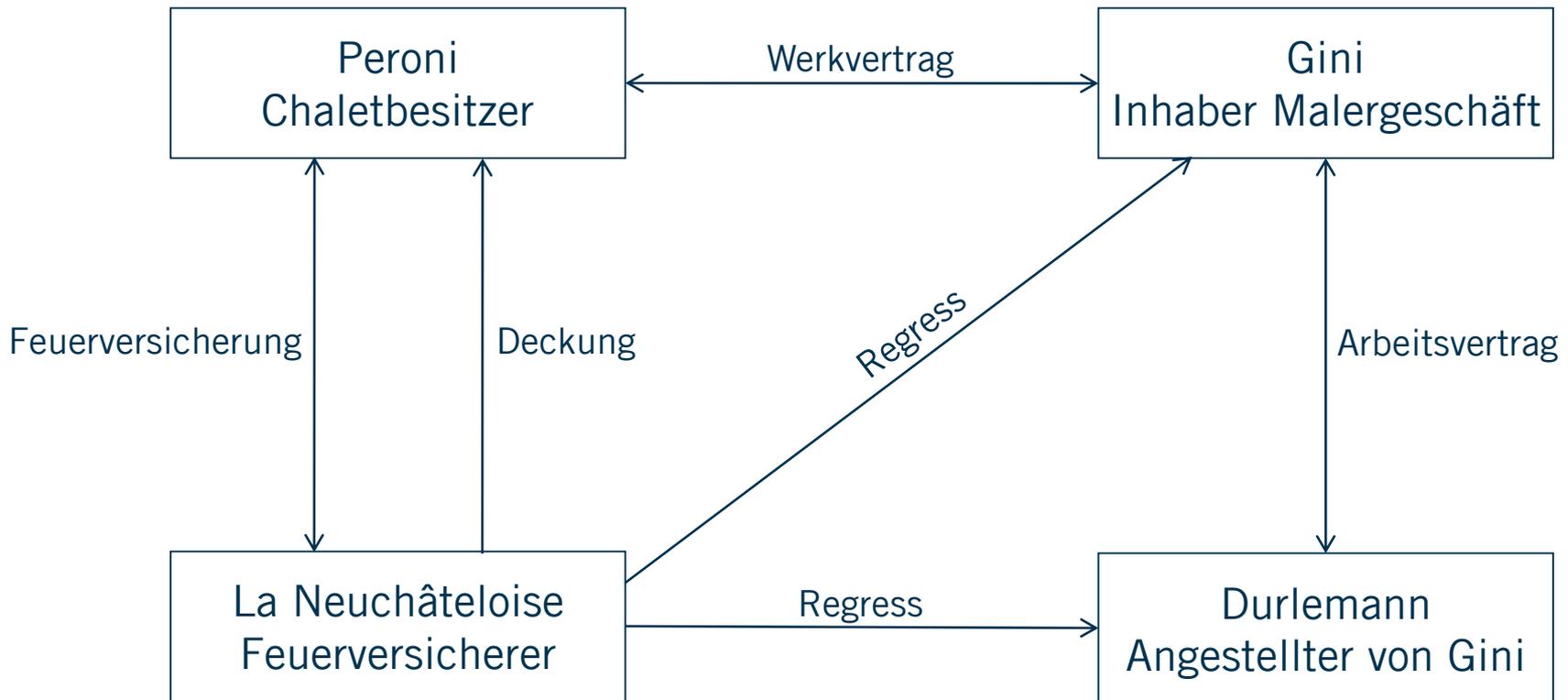
Except as specifically varied by this clause, all other terms, conditions, limitations, warranties, exclusions and cancellation provisions of the Policy apply."

Übersicht

- Versicherung in der Luftfahrt
- Die pfandrechtlichen Ansprüche des Geschädigten
- Pfandrechte bei der Kaskoversicherung
- Ausschluss und Obliegenheit
- Regressfragen in der Luftfahrt

Regressfragen in der Luftfahrt

Gini/Durlemann (BGE 80 II 248)



Regressfragen in der Luftfahrt

Gini/Durlemann

- Art. 72 Abs. 1 VVG / Regressrecht des Versicherers

"Auf den Versicherer geht insoweit, als er Entschädigung geleistet hat, der Ersatzanspruch über, der dem Anspruchsberechtigten gegenüber Dritten aus unerlaubter Handlung zusteht."
- Art. 50 Abs. 1 und 2 OR

"Haben mehrere den Schaden gemeinsam verschuldet, sei es als Anstifter, Urheber oder Gehilfen, so haften sie dem Geschädigten solidarisch.

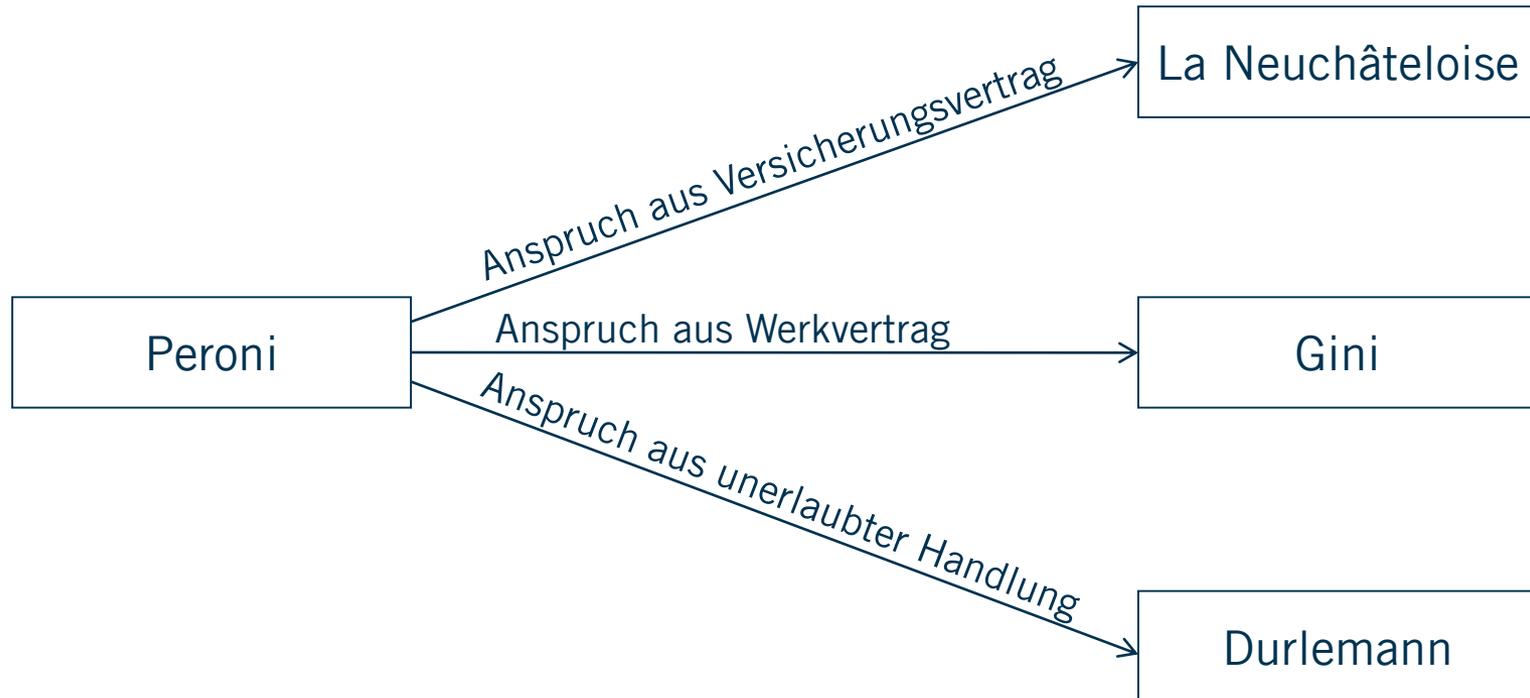
Ob und in welchem Umfange die Beteiligten Rückgriff gegeneinander haben, wird durch richterliches Ermessen bestimmt."
- Art. 51 Abs. 2 OR

"Dabei trägt in der Regel derjenige in erster Linie den Schaden, der ihn durch unerlaubte Handlung verschuldet hat, und in letzter Linie derjenige, der ohne eigene Schuld und ohne vertragliche Verpflichtung nach Gesetzesvorschrift haftbar ist."

Regressfragen in der Luftfahrt

Gini/Durlemann

Ansprüche von Peroni vor der Zahlung



Regressfragen in der Luftfahrt

Folgen von Art. 50 und 51 OR

- A) Jede haftpflichtige Partei, sei es aus unerlaubter Handlung, Vertrag oder Kausalität, haftet gegenüber dem Geschädigten solidarisch für den ganzen Schaden
- B) Im internen Regress, unter welchen auch der Versicherer fällt, haftet:
 - zunächst derjenige, welcher mit Verschulden haftet
 - sodann derjenige, welcher aus Vertrag (ohne Verschulden) haftet und
 - letztlich derjenige, welcher kausal haftet (ohne Vertrag/ohne Verschulden), z.B. Gini als Geschäftsherr nach Art. 55 OR
- C) Bei einem internen Regress auf der gleichen Stufe gilt richterliches Ermessen

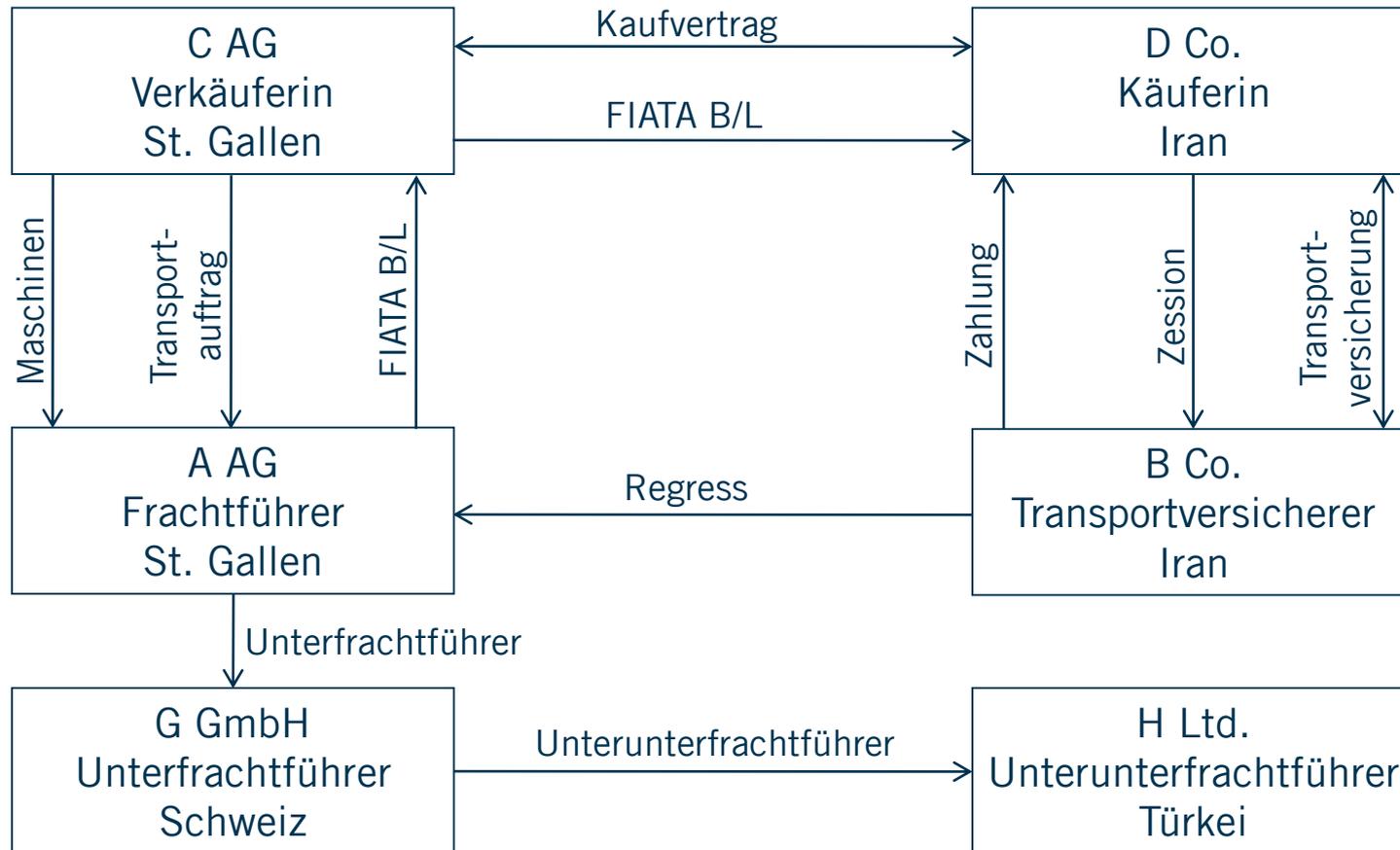
Regressfragen in der Luftfahrt

Konsequenzen von Gini/Durlemann

- Sachversicherer gilt als vertraglich Haftpflichtiger und darf gegen andere vertraglich Haftpflichtige nicht regressieren, wenn diese oder ihre Hilfspersonen den Schaden nur leicht fahrlässig verursacht haben.
- Im internen Regress gibt es keine Solidarität, selbst wenn der Sachversicherer gegen andere Haftpflichtige vorgeht, die den Schaden aus unerlaubter Handlung verursacht haben.
- Hinzu kam 1989 Art. 144 Abs. 1 IPRG:
„Ein Schuldner kann auf einen anderen Schuldner unmittelbar oder durch Eintritt in die Rechtsstellung des Gläubigers insoweit Rückgriff nehmen, als es die Rechte zulassen, denen die entsprechenden Schulden unterstehen.“
- Prinzip der kumulativen Anknüpfung; Gini/Durlemann-Rechtsprechung gelangt zur Anwendung, wenn einer der beiden Verträge Schweizer Recht untersteht.
- Haftpflichtversicherer fällt nicht unter diese Rechtsprechung.

Regressfragen in der Luftfahrt

Jüngere Rechtsprechung BGE 132 III 626



Regressfragen in der Luftfahrt

Jüngere Rechtsprechung BGE 132 III 626

- Transport von Maschinen von der Schweiz in den Iran. Maschinen waren durch den Käufer im Iran bei seinem iranischen Transportversicherer versichert.
- Verkäufer beauftragte seinen Schweizer Spediteur mit dem Transport. Dieser stellt hierfür eine Bill of Lading aus.
- LKW verunfallt in Bulgarien und Maschinen werden stark beschädigt.
- Transportversicherer deckt den Schaden und regressiert gegen Schweizer Spediteur.
- Obwohl keine Grobfahrlässigkeit vorlag, hiess das Bundesgericht die Klage gut.
- Argument: Versicherungsverhältnis untersteht iranischem Recht, Transportvertrag untersteht dem Ü über den Beförderungsvertrag im intern. Strassengüterverkehr (CMR), Schweizer Recht und Gini/Durlemann kommen somit nicht zur Anwendung.

Regressfragen in der Luftfahrt

Jüngere Rechtsprechung BGE 132 III 626

- MÜ ist mit CMR vergleichbar (es gab keine Adaption ins nationale Recht).
- Wenn der Versicherungsvertrag nicht Schweizer Recht untersteht, kommt bei analoger Anwendung von BGE 132 III 626 das Schweizer Regressrecht bei MÜ-Regressfällen nicht zur Anwendung.
- Beispielfälle:
 - Regress des ausländischen privaten Unfallversicherers des Passagiers gegen den Luftfrachtführer.
 - Ev. selbst der Regress des ausländischen privaten Summen-Lebensversicherers des Passagiers, wenn der Regress nach dem ausländischen Recht zulässig ist (Art. 96 VVG ist auf den ausländischen Versicherungsvertrag nicht anwendbar).

Regressfragen in der Luftfahrt

Tipps bei der Anwendung von Art. 51 OR

- In Zweifelsfällen sollte vor Leistung einer Zahlung die Rechtslage abgeklärt werden.
- Die Geltendmachung des Schadens im Namen des Versicherten erfordert keine Grobfahrlässigkeit.
- Zur Vermeidung der Gini/Durlemann-Rechtsprechung wird darüber hinaus vermehrt Regress auf den fehlbaren Mitarbeiter genommen.
- Regress gegen den fehlbaren Mitarbeiter ist trotz der Gini/Durlemann-Rechtsprechung grundsätzlich auch bei leichter Fahrlässigkeit immer möglich, denn
 - es gilt Art. 72 VVG (Subrogation des Versicherers); und
 - der fehlbare Mitarbeiter steht auf der obersten Stufe der Regresskaskade von Art. 50/51.
- Wenn die Haftpflichtversicherung des Arbeitgebers den Arbeitgeber versichert, versichert sie i.d.R. auch den Arbeitnehmer.

Regressfragen in der Luftfahrt

Tipps bei der Anwendung von Art. 51 OR

- Regress des Haftpflichtversicherers zur Umgehung von Ziff. 8.1 des Standard Ground Handling Agreement (SGHA):
 - "In this Article, all references to:
 - (a) 'the Carrier' or 'the Handling Company' shall include their employees, servants, agents and subcontractors;
 - [...]
 - 8.1 Except as stated in Sub-Articles 8.5 and 8.6, the Carrier shall not make any claim against the Handling Company [...] in respect of:
 - (a) delay, injury or death of persons carried or to be carried by the Carrier;
 - [...]
 - arising from an act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result. [...]"

Regressfragen in der Luftfahrt

Tipps bei der Anwendung von Art. 51 OR

- Fall:
 - SGHA zwischen Airline und Bodenabfertigung
 - Beim Besteigen des Flugzeugs verletzt ein Mitarbeiter der Bodenabfertigung einen Passagier grob fahrlässig.
 - Airline haftet gegenüber Passagier aus MÜ.
 - Haftpflichtversicherer bezahlt den Schaden und nimmt Regress.
- Regress gegen Bodenabfertigung schwierig, da SGHA weitreichende Haftungsausschlüsse hat.
 - gemäss Art. 101 OR grundsätzlich zulässig
 - Art. 51 OR verursacht Probleme bei der Zuteilung (beide auf der 2. Stufe)
- Regress gegen Mitarbeiter aus unerlaubter Handlung jedoch möglich
 - SGHA ist Vertrag zu Gunsten Dritter, der sich nach Art. 100 OR beurteilt
 - Haftungsbeschränkung nur für leichte Fahrlässigkeit möglich.

Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Lars Gerspacher

Rechtsanwalt, LL.M. Maritime Law
gerspacher@gbf-legal.ch

gbf
Attorneys-at-law

P.O. Box 1661
Hegibachstrasse 47
8032 Zurich
Switzerland

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60

P.O. Box 1911
Route de Pré-Bois 20
1215 Geneva Airport
Switzerland

T +41 22 533 48 50
F +41 22 533 48 54

contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch