

Aeropers Rundschau

Liebe Mitglieder !	2
Disziplinarordnung	3
Kostenbeteiligung Crew-Ledertasche	4
Die Haftpflicht aus Flugunfällen (I)	5
Qualifikationen und Befugnisse des Bodenpersonal (IFALPA)	8
→ Ferienzuteilung	10
Zur Bordfunckerfrage	10
Zum Unfall der E.A.A. am Kilimandscharo	11
IFALPA-Konferenz Montreal 1955	11

BEILAGEN: Gutachten Prof.Dr.Hans Nef zur nicht mehr hängigen
Sprachenfrage vom 27.Juli 1955

Unfallberichte: Fish Haven, 7.1.1953
Bradley Field, 4.3.1953
Pelican City, 4.11.1954
Cincinnati, 12.1.1955

LIEBE MITGLIEDER !

In den letzten Wochen haben sich nicht nur in der Natur, sondern auch bei uns schwere Gewitterwolken gebildet, die sich in der Zwischenzeit allerdings wieder etwas verflüchtigt haben.

Am 9. August wurden unserem Vorstandsmitglied Charles Ott seitens eines Vorgesetzten wegen der in der vorletzten Nummer der Rundschau veröffentlichten Stellungnahme zur Sprachfrage schwere Vorwürfe und gewisse Bemerkungen über Anstellung und berufliche Laufbahn gemacht. Der Vorstand betrachtete dies als so schwerwiegend, dass er die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung ins Auge fasste, vorher aber noch mit Expressbrief vom 13. August um eine Aussprache mit dem vollamtlichen Stellvertreter Chef Dept. III ansuchte. Im Anschluss daran, dass in diesem Brief von der "hängigen Sprachfrage" die Rede war, stellte der Direktionspräsident dem Vorstand am 17. August ein Gutachten von Prof. Dr. Hans Nef zu, in welchem die von Herrn Ott vertretene Rechtsauffassung als unrichtig erklärt wurde, und in welchem die Androhung enthalten war, "diejenigen, die verantwortlich sind für diese dem guten Einvernehmen zwischen der Swissair und unseren Piloten abträglichen Irrlehren zur Rechenschaft zu ziehen".

Am 24. August fand dann eine Besprechung mit dem vollamtlichen Stellvertreter Chef Dept. III statt. Das Ergebnis ist aus folgender Erklärung ersichtlich:

In der "Sprachenfrage" wurde auf Grund eines Gutachtens von Herrn Dr. jur. Hans Nef, Professor an der Universität Zürich, das die Redaktion der AEROPERS-Rundschau auf Wunsch der Direktion der SWISSAIR veröffentlicht, ein Einvernehmen zwischen der Direktion der SWISSAIR und dem Vorstand der AEROPERS erzielt. Danach wird die Weisung Nr. 20 vom 24. Juni 1955 des Dept. III anerkannt. Sie ist für die Piloten verbindlich. Die Sprachkurse sind in Vorbereitung und werden noch dieses Jahr zur Durchführung gelangen.

Das Gutachten findet sich als Beilage zur vorliegenden Nummer der Rundschau. Viel mehr ist dazu nicht mehr zu bemerken, denn nachdem die Geschäftsleitung zu erkennen gab, dass sie die Möglichkeit sachlich begründeter Meinungsverschiedenheiten in dieser Frage überhaupt bestreitet, hält der Vorstand eine Fortsetzung der Aussprache darüber für sinnlos. Dass der Flugsicherheit mit Vorschriften in deutscher Sprache besser gedient wäre, steht für uns ausser Zweifel.

Der Vorstand ist der Ansicht, dass kein Mitglied, das eine Funktion in der Aeropers ausübt und sich dabei im Interesse der Aeropers exponieren muss, deshalb in seiner beruflichen Stellung und Laufbahn beeinträchtigt werden darf, und dass es auch nicht angeht, es aus solchen Gründen persönlich unter Druck zu setzen, sondern dass darüber mit dem Gesamtvorstand oder mit dem Gesamtverband ver-

handelt werden muss. Der Vorstand ersuchte die Direktion um eine entsprechende schriftliche Bestätigung und um Massnahmen, damit sich Vorfälle wie derjenige vom 9. August nicht wiederholen.

Anlässlich der Aussprache vom 24. August wurden auch verschiedene frühere Vorfälle und die Einstellung der Aeropers überhaupt diskutiert. Der Vorstand kann in dieser Beziehung mit gutem Gewissen daran erinnern, dass er im Interesse der guten Beziehungen zur Geschäftsleitung in verschiedenen Fragen weniger weit gegangen und weniger scharf vorgegangen ist, als einzelne Mitglieder dies gewünscht hätten. Darauf ist aber an dieser Stelle nicht näher einzutreten. Ich möchte nur nochmals wiederholen, dass wir alle am gleichen Strick ziehen wollen, dass sich aber die Aeropers das Recht selbständiger Stellungnahme zu den sie interessierenden Fragen nicht nehmen lassen kann. Die fliegenden Besatzungen bilden schliesslich einen Teil der ganzen Unternehmung, den man sich heute noch nicht wegdenken kann.

Mit freundlichen Grüssen:

Der Präsident:

sig. A. Sooder.

1954 - 2014

DISZIPLINARORDNUNG

Schon kurz nach dem Inkrafttreten der Disziplinarordnung musste am 26. Juli eine "Gerichtssitzung" abgehalten werden. Es handelte sich um dreimaligen unentschuldig verspäteten Dienstantritt eines Copiloten. In den Verhandlungen stellte sich dann allerdings heraus, dass mindestens in einem Fall der Fehler nicht eindeutig beim betreffenden Copiloten lag. Eine genaue Ueberprüfung der Begebenheiten war jedenfalls nicht mehr möglich. Belastend war der Umstand, dass der betreffende Copilot auf einen schriftlich ausgesprochenen Verweis in keiner Weise reagiert und somit eigentlich sein Verschulden anerkannt hatte. Die Vertreter der Firma waren milde gestimmt und der betreffende Copilot ist noch einmal mit einem blauen Auge davon gekommen.

Zum Grundsätzlichen äusserten sich die Vertreter der Aeropers nach der Sitzung weit weniger milde, indem sie betonten, dass die Aeropers in Fällen erwiesener grober Nachlässigkeit keinen Schutz und keine Unterstützung gewähren kann und dass die Aeropers es selbst am schärfsten verurteilen muss, wenn ihre Mitglieder durch Nachlässigkeit dem Ansehen der Aeropers und dem Ansehen des ganzen Berufes schaden.

Auf einen Punkt, der für alle Mitglieder von einer gewissen Wichtigkeit sein kann, möchte ich speziell hinweisen. Von jedem schriftlichen Verweis, der aus irgend einem Grunde ausgestellt werden muss, kommt selbstverständlich eine Kopie in das betreffende persönliche Dossier. Kann man sich nun mit einem solchen Verweis nicht einverstanden erklären, oder glaubt man Gründe anführen zu können, die das betreffende Vergehen in einem andern Lichte erscheinen lassen, so sind diese Einwände mit Vorteil schriftlich zu machen. Mindestens ist aber eine persönliche Aussprache mit dem Vorgesetzten, der den Verweis oder das entsprechende Schreiben ausgestellt hat, zu verlangen. Nur so ist Gewähr vorhanden, den Verweis gelöscht oder zumindest die annehmbaren Entschuldigungsgründe aufgeführt zu wissen. Viel sicherer und empfehlenswerter ist aber die Methode, sich durch äusserste Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit im Dienst auszuzeichnen, um solche "Briefe" von vornherein unnötig zu machen.

H.Muser

KOSTENBETEILIGUNG CREW-LEDERTASCHE

Ein Mitglied schreibt dem Präsidenten: "In einem kürzlich erschienenen Zirkular ... wird uns bekanntgegeben, dass Einheits-Ledertaschen angeschafft werden, wobei "die Firma beschlossen hat", die Besatzungsmitglieder mit 50% der Anschaffungskosten zu belasten. Ich beantrage hiemit, dass die Aeropers gegen diesen Beschluss Stellung nimmt, und eine Kostenbeteiligung ablehnt. Wenn die Firma den Besatzungen vorschreibt, was für den Flug alles mitgenommen werden muss, so ist es nichts als ihre Pflicht und Schuldigkeit, ein entsprechendes "Gerät" hiefür zur Verfügung zu stellen. Ich glaube kaum, dass z.B. bei der SBB Zugführer und Billeteure 50% der Kosten ihrer Ledertaschen selbst bezahlen. Hier wie dort handelt es sich ganz einfach um Ausrüstungsgegenstände."

Der Vorstand bittet um Mitteilungen aus dem Kreis der Mitglieder, ob diese Auffassung geteilt wird und ob seitens des Vorstandes ein entsprechender Vorstoss unternommen werden soll.

Die Luftfahrt entwickelt sich so schnell, dass man bald nur noch zwei Stunden benötigen wird, um die Erde zu umfliegen - eine Stunde in der Luft, und eine Stunde im Autobus zum Flugplatz.

(AUSTRALIAN READER'S DIGEST)

DIE HAFTPFLICHT AUS FLUGUNFAELLEN (I)

In der letzten Nummer der Rundschau wurde beschrieben, wie sich die "Verantwortung" des Piloten in strafrechtlicher Beziehung darstellt; heute soll das Problem der zivilrechtlichen Schadenersatzpflicht aus Flugunfällen in Angriff genommen werden.

Soweit der Ausgangspunkt in einer Schädigung von Drittpersonen liegt, ist zu bedenken, dass sich diese im allgemeinen lieber an die Firma als an den Piloten halten, da sie die Firma leichter finden und in deren Zahlungsfähigkeit mehr vertrauen. Die Frage nach der persönlichen Haftung des Piloten stellt sich daher praktisch erst in zweiter Linie, und daher sind - in der notwendigen Beschränkung auf das Allerwesentlichste und auf das schweizerische Recht - zunächst einige Ausführungen über die Haftpflicht der Firma zu machen.

1. Die Haftung aus Beförderungsvertrag

Ihren Kunden gegenüber haftet die Firma nach den Bestimmungen des Lufttransportreglements vom 3. Oktober 1952, durch welches die Haftpflichtordnung des Warschauer Abkommens von 1929 in das schweizerische Recht übernommen wurde.

Diese Ordnung beruht auf dem Prinzip der Verschuldenshaftung, d.h. eine Haftpflicht besteht grundsätzlich nur dann, wenn der Firma oder ihren Leuten mindestens Fahrlässigkeit zur Last fällt. Das Verschulden wird nun allerdings vermutet und braucht vom Geschädigten nicht nachgewiesen zu werden; andererseits aber hat die Firma die Möglichkeit, sich von der Haftpflicht durch den Nachweis zu befreien, dass sie bzw. ihre Leute alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder nicht haben treffen können. Die wichtigste Folge dessen, dass dem Geschädigten die Beweislast abgenommen wird, besteht darin, dass die Frage der Haftpflicht auch dann positiv beantwortet wird, wenn die Ursachen eines Unfalls nicht mehr abgeklärt werden können.

Als Gegenstück zur Umkehrung der normalen Beweislast zugunsten des Geschädigten besteht eine summenmässige Haftungsbeschränkung zugunsten des Haftpflichtigen. Werden keine höheren Haftungsbeiträge vereinbart (namentlich z.B. durch Wertdeklaration von Frachtstücken), so haftet die Firma nämlich nur bis zu

Fr. 36.250.- aus Tod oder Verletzung eines Reisenden

Fr. 72.50 je Kilogramm aus Verlust oder Beschädigung eingeschriebener Güter,

Fr. 1.450.- aus Verlust oder Beschädigung von Gegenständen, die der Reisende in seiner Obhut behält.

Diese Beschränkung entfällt aber, und die Firma haftet unbeschränkt bis zur vollen Höhe des nachweisbaren Schadens in zwei Fällen:

- wenn die Firma einen Reisenden zuließ, ohne einen Flugschein auszustellen, bezw. wenn im Fluggepäckschein oder im Luftfrachtbrief gewisse zwingend vorgeschriebene Angaben fehlen,
- wenn der Geschädigte den Nachweis erbringen kann, dass der Schaden von der Firma bezw. ihren Leuten vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht wurde.

Es ist namentlich diese letztere Bestimmung, die praktisch eine ausserordentliche Bedeutung gewonnen hat und das Verhalten der Besatzung sehr stark in den Vordergrund treten lässt, denn da die Haftungslimiten verhältnismässig niedrig liegen, ist es fast selbstverständlich, dass der Geschädigte alles daran setzen wird, sie durch den Nachweis grober Fahrlässigkeit zu beseitigen und so zu voller Deckung zu gelangen.

Praktisch gelingt dies nur selten. Es gibt eine ganze Reihe von Gerichtsurteilen, die sich mit der Auslegung dieses berühmt gewordenen Art. 25 des Warschauer Abkommens beschäftigen, aber nur sehr wenige haben die verschuldensmässigen Voraussetzungen für die Beseitigung der Haftungslimiten als gegeben angenommen. Ein eindeutiges Beispiel ist der französische Fall Gallais/Aéromaritime, dem ein Unfall bei Fort Lamy im November 1952 zugrundelag; dieser war darauf zurückzuführen, dass der Pilot das Flugzeug, einen C-54, der zufälligerweise mit einem einzigen Fluggast besetzt war, nach dem Start auf der Linie von Fort-Lamy nach Beyrouth, minutenlang gewollt und ohne Notwendigkeit auf geringster Höhe hielt, bis er schliesslich an einem Baum hängen blieb.

Für Personenschäden, die ihre Fluggäste durch einen Flugunfall erleiden können, hat die Firma eine Passagier-Unfallversicherung abgeschlossen, über eine Versicherungssumme von je Fr. 36.000.- im Todesfall, bis zu Fr. 50.000.- im Invaliditätsfall und einem Taggeld von Fr. 25.- bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit; die Leistungen dieser Versicherung sind auf Haftpflichtansprüche anzurechnen. Zur Deckung weitergehender Ansprüche hat die Firma eine Flugzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen, über eine Versicherungssumme von Fr. 100.000.- je Person und von Fr. 600.000.- bis Fr. 2.000.000.- (je nach Flugzeuggrösse) für Sachschaden.

2. Die Haftung gegen Dritte am Boden

Für Schäden, die von einem im Fluge befindlichen Luftfahrzeug - d.h. "vom Beginn der Abflugmanöver bis zur Beendigung der Ankunftmanöver" - einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ist durch die Firma als Halterin nach Art. 64 des Luftfahrtgesetzes Ersatz zu leisten, sofern nur feststeht, dass der Schaden entstanden und vom Luftfahrzeug verursacht worden ist. Für solche Schäden wird also nicht auf ein Verschulden abgestellt, sondern

es handelt sich um eine sog. Kausalhaftung, und es besteht auch keine summenmässige Beschränkung.

Ein kleines Beispiel zur Veranschaulichung des Unterschiedes zwischen dieser Haftung und derjenigen aus Beförderungsvertrag: Irgendwann in den letzten Jahren und irgendwo im lieben Schweizerland versuchte ein Luftballon zu landen. Leider wurde die Landung nicht zu dem, was in den diesbezüglichen Kreisen als "Hofratslandung" bezeichnet wird, sondern der Korb prallte seitlich und mächtig auf den harten Boden, worauf der "flying paying guest" seinen Flug verselbständigte und noch einige Meter in hohem Bogen durch die Lüfte sauste, um dann endgültig zu Boden zu gehen. Wie sich nachher herausstellte, hatte er sich bei dieser Gelegenheit verschiedene Knochenbrüche zugelegt, die ihm eine Anwartschaft auf einige Monate Spitalbehandlung und eine gesunde Teilinvalidität verschafften. Schaden je nach Berechnungsweise irgendwo in der Gegend zwischen Fr.50.000.- und Fr.100.000.-. Um die mit der Geltendmachung der Ersatzansprüche nach Lufttransportreglement verbundenen Schwierigkeiten zu umgehen, liess er dann im Laufe der Auseinandersetzungen vorbringen, die Knochenbrüche seien ja nicht beim ersten, sondern erst beim zweiten Aufprall entstanden und er sei daher als Drittperson auf der Erde zu betrachten, die nicht nur auf Fr.36.250.-, sondern nach Art.64 Anspruch auf unbeschränkten Schadenersatz habe (der erst noch versicherungsmässig zuverlässig gedeckt gewesen wäre). Eine ganz gute Idee, nur leider etwas wacklig -

Apropos Versicherung: Ansprüche, die unter diesem Titel gegen die Firma gerichtet werden, fallen unter die vorerwähnte Flugzeug-Haftpflichtversicherung.

3. Die Haftung aus Zusammenstössen

Mit zunehmender Verkehrsdichte wächst auch die Gefahr von Zusammenstössen in der Luft, und die Anzahl der darauf zurückzuführenden schweren Luftverkehrsunfälle hat in den letzten Jahren merkbar zugenommen. Die Frage nach der Haftung auch in diesem Bereich ist also keineswegs nur akademisch.

Im schweizerischen Recht besteht eine luftrechtliche Sondervorschrift nur insofern, als im Fall eines Zusammenstosses die Halter der beteiligten Luftfahrzeuge geschädigten Dritten am Boden nach Art.66 des Luftfahrtgesetzes solidarisch haften.

Im internen Verhältnis zwischen den Beteiligten gelten die Bestimmungen des Obligationenrechts, dh. es richtet sich die grundsätzlich unbeschränkte Schadenersatzpflicht nach dem beidseitigen Verschulden.

4. Die Haftung gegenüber Firma-Angehörigen

Da die Firma SUVA-versicherungspflichtig ist, haftet sie ihren SUVA-versicherten Angehörigen für Unfall-Körperperschaden nicht schon aus leichtem Verschulden, sondern nur, wenn ihr Absicht oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann. (Art.129 KUVG). Für Sachschäden - z.B. Gepäckschäden - gilt die normale obligationsrechtliche Verschuldenshaftung.

Damit dürfte für diese Nummer der Sättigungspunkt erreicht sein. Wie in den vier behandelten Bereichen - und dazu für Direktschäden der Firma - die eigentliche Haftpflicht im Cockpit aussieht, soll in der nächsten Nummer skizziert werden.

gu.

QUALIFIKATIONEN UND BEFUGNISSE DES BODENPERSONALS

(IFALPA-Resolution, Montreal 1955, einstimmig angenommen und ratifiziert.).

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass dieser Verband bis heute eine ständige Abnahme der auf Versagen von Motor- oder Ausrüstungsteilen zurückzuführenden Unfälle festgestellt hat,

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass er den erreichten Zuverlässigkeitsgrad zu einem guten Teil auf den Sinn für individuelle Verantwortlichkeit zurückführt, der sich aus einem auf genügend qualifiziertes und ausgewiesenes Bodenpersonal basierenden Unterhaltssystem ergibt,

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass trotz der allgemeinen Anwendung dieses Systems durch die Luftverkehrsunternehmen in ICAO-Anhang 1 für Ausnahmefälle zugelassen wird, dass ernstliche Störungen durch Personal behoben werden, das für das betreffende Flugzeugmuster nicht ausgewiesen ist,

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass über die ICAO lancierte Vorschläge zu erwarten sind, gemäss welchen Unterhaltsscheine auch von Personen ausgestellt werden sollen, die für das betreffende Flugzeugmuster nicht ausgewiesen sind,

MIT RUECKSICHT DARAUF, dass es von grundlegender Bedeutung erscheint, dass bei Flugunfällen, die auf Unterhaltsfehler zurückgeführt werden können, die individuelle Verantwortlichkeit einfach und gerecht festgestellt werden kann,

WIRD HIEMIT BESCHLOSSEN:

1. Die Uebertragung der Verantwortlichkeit für die Ausstellung

eines Unterhaltsscheins und für die Behebung ernstlicher Mängel von einem einzelnen Mechaniker auf eine "zugelassene Organisation" wird abgelehnt,

2. Alle ernstlichen Mängel, die an einem Flugzeug im Luftverkehrsbetrieb auftreten, sollten durch Personen behoben werden, die vom Registerstaat einen persönlichen Ausweis für die betreffende Arbeitsart erhalten haben, und die Ausstellung solcher Ausweise sollte in keinem Fall der betreffenden Organisation oder einem einzelnen Angestellten dieser Organisation überlassen werden,
3. Der Unterhaltsschein sollte durch eine Person ausgestellt werden, der zu diesem Zweck vom Registerstaat - und nicht von der betreffenden Unternehmung oder einem ihrer Angehörigen - ein Ausweis ausgestellt worden ist,
4. Wo mit Rücksicht auf die zunehmende Kompliziertheit moderner Flugzeuge den vorgenannten Anforderungen unter gewissen bestehenden Ausweissystemen nicht ohne weiteres nachzukommen ist, sollten diese Systeme so abgeändert werden, dass
 - a) ein richtiges Verhältnis geschaffen wird zwischen den Verantwortlichkeiten, welche das einen Unterhaltsschein ausstellende oder einen ernstlichen Mangel behobende Personal übernimmt, und dem Können, der Erfahrung und dem Wissen, das für den Erwerb eines Mechanikerausweises für das betreffende Flugzeugmuster, Flugzeugteil oder Flugzeugsystem erforderlich ist,
 - b) dieses Können, diese Erfahrung und dieses Wissen geprüft und bescheinigt werden durch den Registerstaat und nicht durch eine Luftverkehrsunternehmung oder -organisation.

Der Ausdruck Registerstaat bezieht sich auf einen Staat, mit welchem der Registerstaat entsprechende Vereinbarungen geschlossen hat.

AUS DER PIONIERZEIT

"... Mr. Gustav Hamel erklärte, er habe sich am Samstag vor Weihnachten in Hendon fliegenderweise sehr gut amüsiert. Mit Miss Trehawke Davies auf dem Blériot-Zweisitzer und gefolgt von Mr. Salmel auf dem Einsitzer, flog er die Edgware Road hinauf, auf welcher sich zu jener Zeit eine Anzahl von Wagen befanden. Die beiden Blériots waren natürlich erheblich schneller als die Wagen, und indem sie sich auf der Seite der Strasse hielten, wo sie bei Motorausfall sicher hätten landen können, hatten sie eine überaus vergnügliche Zeit neben den Wagen, die sich ohne Rücksicht auf Geschwindigkeitsvorschriften hart bemühten, mit ihnen Schritt zu halten."

(THE AEROPLANE, 1912)

FERIENZUTEILUNG

Wir wissen alle, dass die heute sich ergebende Regelung der Ferienzuteilung keineswegs befriedigt. Unsere spezielle Art des Einsatzes besonders während des Sommers bedingt das Einschalten von Ruhe- und Erholungspausen. Dem hat die Swissair mit der Zuteilung einer Anzahl von Ferienwochen Rechnung getragen, die diejenige der meisten andern Berufsgruppen übersteigt. Ferien können jedoch ihren Zweck nur dann erfüllen, wenn sie bezüglich Aufteilung, Zeitwahl und Bekanntwerden gewissen Anforderungen genügen.

Bevor nun jedoch neue Wege studiert werden, ist vorerst zu untersuchen, in welchem Ausmass die heutige Regelung unzulänglich ist. Wir bitten Sie deshalb, beiliegende Tabelle nach dem angeführten Muster auszufüllen. Wir erhoffen eine möglichst rasche Retournierung und danken für Ihre Mitarbeit. Jedes fehlende Blatt schadet unserer von der Swissair sehr unterstützten Aktion!

W. Stierli.

ZUR BORDFUNKERFRAGE

Seit längerer Zeit machte sich - auch diesseits des Atlantik - eine wachsende und aktive Tendenz der Luftverkehrsunternehmungen geltend, auf die spezialisierten Dienste eines Bordfunkers auf Strecken zu verzichten, auf welchen VHF/RT-Verbindungen durch eine Besatzung von zwei Piloten befriedigend unterhalten werden können. Nachdem sich diese Tendenz in gewissen Kurz- und Mittelstreckendiensten durchzusetzen vermochte, ruft sie nun neuerdings öffentlicher Diskussion vor allem dadurch, dass BOAC im Fernen Osten Versuche unternommen hat, um die Möglichkeit gleichen Vorgehens auch ausserhalb Europas abzuklären.

Im Leitartikel der Januar-Februar-Nummer der Zeitschrift der "RADIO OFFICERS UNION" wird nun gegen diese Tendenz Stellung genommen. Zusammengefasst wird folgendes für die Beibehaltung des eigentlichen Bordfunkers geltend gemacht: VHF-Verbindungen befriedigen nicht immer; in Notfällen sind die Piloten mit ihren eigenen dringenden Aufgaben voll beschäftigt; HF/RT ist als einziges Verbindungsmittel absolut ungenügend; Sprachschwierigkeiten komplizieren, verwirren und verzögern den Sprechverkehr; der Mangel eines Bordfunkers in der Besatzung bedingt, dass Spezialisten zur Wartung und zum Unterhalt der Bordfunkeanlagen in Uebersee stationiert werden müssen.

(THE AEROPLANE, 25.3.1955, S.395)

ZUM UNFALL DER E.A.A. AM KILIMANDSCHARO

Ein DC-3 (Immatriculation VP-KKH) der East African Airways Corporation verunfallte am 18. Mai 1955 auf der letzten Teilstrecke der Linie Durban-Nairobi. Der Kommandant hatte sich entschlossen, von Dar-es-Salam aus direkt nach Nairobi zu fliegen, was ihn sehr nahe an den Kilimandscharo heranführen musste, und etwas vom Kurs abgelenkt, stiess das Flugzeug auf einer Höhe von rund 14500 ft gegen den Mawenzi-Gipfel. Dabei kamen 20 Personen ums Leben. Neben dem angeführten Entschluss des Kommandanten war nach dem Untersuchungsbericht für den Unfall massgebend, dass der Kilimandscharo zur kritischen Zeit in den Wolken lag. Der Bericht spricht von "einem Navigationsfehler, dessen Ausmass nicht massgeblich war. Die Tragödie selbst bildet einen stummen Beweis dafür, dass die notwendigen Vorsichtsmassnahmen unterlassen wurden. Die Wetterverhältnisse waren kritisch, und der erste Fehler des Kommandanten bestand darin, dass er sich mit dem Wetterdienst nicht über das Wetter unterhielt. Hätte er dies getan, so möchte er sich wohl entschlossen haben, über Tanga zu fliegen, trotzdem er für diese Streckenführung keine bestimmten Instruktionen hatte." Offenbar war das Flugzeug einige Zeit auf 14500 ft geflogen, um über den Wolken zu bleiben, wobei aber die Besatzung über keinen Sauerstoff verfügte; ob auch dies eine Mitursache bildete, wurde im Untersuchungsbericht offengelassen.

1954 → 20 (THE AEROPLANE, 12.8.1955.)

To encourage an airline captain to reminisce, I asked him not to be modest about his achievements: "I've done nothing to be modest about," he said.

(THE AEROPLANE, 19.8.1955))

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 30. September 1955.

=====

IFALPA-KONFERENZ

Das vollständige Protokoll der 10. IFALPA-Konferenz, die vom 14.-24. April 1955 in Montreal stattfand, steht den Mitgliedern auf dem Sekretariat zur Einsichtnahme offen. Auf Wunsch erfolgt auch Zusendung auf beschränkte Zeit.

Dr. jur. Hans N e f
Professor der Rechte an der Universität
Z ü r i c h

Küsnacht, den 27. Juli 1955

Sehr geehrter Herr Doktor,

Sie haben mir den in der "Aeropers" (Nr. 9, Juli 1955) unter dem Titel "Betrifft: Kenntnis der englischen Sprache" erschienenen Artikel von Herrn Dr. jur. Ch. Ott übergeben und mich im Auftrag der Swissair ersucht, mich dazu zu äussern. Ich erlaube mir, zu den Ausführungen von Herrn Dr. Ott folgendes festzustellen:

Herr Dr. Ott beruft sich für seine These, es sei "allen Ernstes zu bezweifeln, ob aus englischsprachigen Vorschriften überhaupt Verantwortlichkeiten unserer Besatzungen abgeleitet werden können", auf die "freiheitliche Rechtsordnung unseres Staates", die "die verschiedensten Freiheitsrechte garantiert, wie z.B. die Religionsfreiheit, die Versammlungs- und Koalitionsfreiheit, die Sprachfreiheit etc." Für sein Anliegen ist vor allem die Sprachfreiheit aktuell.

Es gehört zum Wesen der in unserer Bundesverfassung gewährleisteten negativen Freiheitsrechte, dass sie Rechte des Individuums gegenüber dem Staat bedeuten und deshalb auch nur durch staatliche Organe verletzt werden können. Das gilt auch für die Sprachenfreiheit. Sie ist sowohl im Sinne eines allgemeinen Rechts auf Gebrauch der Muttersprache wie auch im Sinne des Rechts auf Gebrauch der Muttersprache im Verkehr mit den Bundesorganen, involvierend das Recht darauf, dass die Bundesorgane sich ihrerseits dem Bürger gegenüber seiner Muttersprache bedienen, wenn diese zu den drei Amtssprachen des Bundes gehört (Giacometti, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, S. 394 und 396), ausschliesslich ein Recht gegenüber dem Staat. So hat denn die Swissair in der Weisung Nr. 20 sehr zutreffend festgestellt, das verfassungsmässige Recht des Bürgers auf den Gebrauch einer der drei Amtssprachen bestehe nur im Verkehr mit den staatlichen Behörden und es sei irrtümlich, zu meinen, es gelte für die Privaten unter sich, sodass sich z.B. ein Pilot gegenüber der Swissair auf dieses Recht berufen könnte.

Herr Dr. Ott schreibt, es stimme, "dass diese Rechte in der Bundesverfassung nur gegenüber staatlichen Eingriffen primär geschützt werden". Es ergebe sich aber aus dem Sinn der Freiheitsrechte, dass sie "nach Möglichkeit auch im privaten Kreise aufrechterhalten werden sollen". Und er gelangt zur Behauptung, dass in unserem Rechtsstaate die Freiheitsrechte auch in der privaten Sphäre wirken und dass die Vermutung bestehe, "dass die Freiheitsrechte auch im Verhältnis der Einzelnen untereinander gelten". Zur Begründung macht er geltend, die Freiheitsrechte seien seinerzeit als Voraussetzungen eines menschenwürdigen Daseins des Individuums postuliert worden; das Bedürfnis danach bestehe aber nicht nur gegenüber dem Staate, sondern auch unter den Einzelnen.

Bei solcher Argumentation fällt es schwer, nicht von Sophistik zu sprechen. Es gehört zum Begriff der durch die Bundesverfassung gewährleisteten negativen Freiheitsrechte, dass sie ausschliesslich Rechte dem Staate gegenüber sind. Wenn diese Freiheitsrechte aber ihrem Begriffe nach Rechte sind, die dem Bürger ausschliesslich dem Staate gegenüber zustehen, dann ist es logisch ausgeschlossen, dass sie auch Privaten gegenüber angerufen werden können und dass Private aus ihnen verpflichtet sein können und in die Lage kommen können, sie zu verletzen. Juristen pflegen sonst zu wissen, dass es sich bei den Beziehungen zwischen dem Individuum und dem Staate einerseits und den Beziehungen zwischen dem Individuum und andern Individuen andererseits um zwei grundsätzlich verschiedene Rechtsbereiche handelt, sodass ein Ausdruck wie "Freiheit" in den beiden Sphären juristisch zwei ganz verschiedene Bedeutungen hat. Der Begriff der "Freiheitsrechte" im Sinne der Bundesverfassung ist ein staatsrechtlicher terminus technicus, und diese "Freiheitsrechte" sind nicht einfach mit der "Freiheit" identisch, wie umgekehrt nicht überall dort, wo von der "Freiheit" die Rede ist, die "Freiheitsrechte" in Sinne der Bundesverfassung in Frage stehen. Und dass ein Bedürfnis nach einem bestimmten Recht gegenüber andern Privaten besteht, gibt dem Individuum nicht die Möglichkeit, ein Recht anzurufen, das ihm ausschliesslich dem Staate gegenüber zusteht.

In welcher Weise Herr Dr. Ott die Dinge vermengt, zeigt auch die Tatsache, dass er unmittelbar im Zusammenhang mit den Freiheitsrechten

sagt: "Bei ganz wichtigen Freiheiten wird ein Verzicht des Individuums gegenüber einem andern Privaten sogar als unsittlich und somit als ungültig bezeichnet". Damit denkt er offensichtlich an eine privatrechtliche Norm, nämlich an den privatrechtlichen Schutz der Freiheit im Sinne der Persönlichkeitsrechte, gemäss ZGB Art. 28, Absatz 2. Diese Persönlichkeitsrechte im Sinne des Zivilgesetzbuches liegen aber auf einer ganz anderen Ebene als die Freiheitsrechte der Bundesverfassung. Wenn die Freiheitsrechte der Bundesverfassung Rechte gegenüber dem Staat sind, dann ist es, wiederum logisch gesehen, ausgeschlossen, dass man einem Privaten gegenüber auf sie verzichten kann. Der privatrechtliche Schutz der Persönlichkeitsrechte hat mit den Freiheitsrechten der Bundesverfassung nichts zu tun. Er gehört nicht zum Staatsrecht, sondern zum Zivilrecht. Und wenn auch das Privatrecht eines bestimmten Landes mit seiner Staatsstruktur ideologisch und funktionell gesehen in mannigfacher Weise verknüpft ist, so ändert das nichts daran, dass die subjektiven Rechte, die in den beiden Rechtsbereichen gewährt werden, grundsätzlich verschieden strukturiert sind. So steht denn auch in dem Beispiel, das Herr Dr. Ott in diesem Zusammenhang anführt, nicht etwa die Religionsfreiheit im Sinne der durch die Bundesverfassung gewährleisteten Glaubens- und Gewissensfreiheit in Frage, denn auf sie kann man einem Privaten gegenüber ohnehin nicht verzichten, logisch gesehen nicht. Sondern es geht hier um die "Freiheit" im Sinne von ZGB Art. 28, Abs. 2, die juristisch mit den durch die Bundesverfassung gewährleisteten negativen Freiheitsrechten nichts zu tun hat. Die ganze Beweisführung von Herrn Dr. Ott, die vorerst bestechend anmuten mag, erweist sich bei näherer Analyse als ein Spiel mit den Wörtern "Freiheit" und "Freiheitsrechte".

Die Behauptung Dr. Otts, in unserm Staate bestehe die Vermutung, dass der Einzelne auf seine Sprachenfreiheit gegenüber andern Privaten nicht verzichtet hat, und es müssten demgemäss auch Vorschriften, die Private ihm machen, in seiner Muttersprache abgefasst sein, wenn sie für ihn verbindlich sein sollen, gehört demnach ins Reich der juristischen Fantasie.

So stellt sich denn auch gar nicht die Frage, "ob im Verhältnis der Swissair zu den Besatzungen ein solcher Verzicht vorliegt, der englischsprachige Vorschriften rechtfertigen würde". Bei einem privatrechtlichen Vertragsverhältnis, wie es der Arbeitsvertrag zwischen der Swissair und ihren Angestellten bildet, kann sich vielmehr lediglich die zivilrechtliche Frage erheben, ob eine Vertragspartei sich ihrer Freiheit entäussert oder sich in ihrem Gebrauch in einem das Recht oder die Sittlichkeit verletzenden Grade beschränkt hat (ZGB Art. 28, Abs. 2), sodass die Verpflichtung ungültig wäre. Es ist die Frage der Persönlichkeitsrechte, die Herr Dr. Ott, wie gesehen, mit der Frage der verfassungsrechtlichen Freiheitsrechte vermengt hat. Wie lautet diese zivilrechtliche Frage in unserem Falle konkret?

Herr Dr. Ott schreibt in seiner Zusammenfassung gegen Ende seines Artikels folgendes: "Gute Englisch-Kenntnisse unserer Besatzungen sind dringend notwendig (und auch vorhanden) zur Beherrschung der Voice, in Verkehr mit Passagieren, zur Verständigung mit fremden Behörden etc." Damit wird zugegeben, dass "gute Englisch-Kenntnisse" zu den beruflichen Fähigkeiten gehören und verlangt werden können. Englischsprachige Vorschriften aber, so fährt Herr Dr. Ott fort, hätten mehr Nachteile als Vorteile, und ihre Verbindlichkeit sei nach dem heutigen Rechtszustand äusserst problematisch. So kann es sich also, konkret gesprochen, nur fragen, ob man von den Besatzungen nicht nur "gute Englisch-Kenntnisse" für Voice und Verkehr mit Drittpersonen verlangen kann, sondern so gute Englisch-Kenntnisse, dass sie auch englischsprachige technische Vorschriften verstehen können. Oder, im Sinne unserer zivilrechtlichen Frage formuliert: Bedeutet es für einen Piloten, der zugegebenermassen über "gute Englisch-Kenntnisse" verfügen muss, sodass es nicht gegen die "guten Sitten" verstösst, wenn er sich verpflichtet, sich diese anzueignen, eine gegen die "guten Sitten" verstossende Beschränkung seiner Freiheit in Sinne von ZGB Art. 28, Abs. 2, wenn er sich verpflichtet, so gut Englisch zu lernen, dass er auch technische Vorschriften, die in dieser Sprache abgefasst sind, lesen und richtig verstehen kann?

Es geht aus den Ausführungen von Herrn Dr. Ott nicht klar hervor, ob er diese Frage bejahen will oder nicht. Denn er hat eben die Frage selbst nicht in dieser Weise gestellt, sondern sie mit der Frage der Sprachenfreiheit in Sinne der Bundesverfassung vermengt. Aber jedenfalls ist es so völlig liquid, dass diese Frage verneint werden muss, dass es schade um Zeit und Mühe wäre, wenn man darauf näher einträte.

Ich begrüße Sie, sehr geehrter Herr Doktor, mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

(sig.) Hans Nef.



1955 12.1.	Greater Cincinnati Airport, Covington, Ky., U.S.A.	Trans World Airlines, Inc.	M-202A N-93211
CAB AIR No.1-0014, SA-301, 8.7.1955			

Unfall: Um 0733 (EST) startete ein der Castleton Inc., Sturgis, Mich., gehörender DC-3 vom Flugplatz Battle Creek, Mich., mit zwei Mann Besatzung unter Sichtflugregeln zum Ueberflug nach Lexington, Ky. Die Wetterberichte liessen voraussehen, dass sich das Wetter unterwegs bis gegen VFR-Mindestbedingungen hin verschlechtern würden. Ein Flugplan wurde nicht ausgestellt, und nach normalem Abbruch der Funkverbindung mit dem Startflugplatz wurde keine Verbindung mit andern Stationen oder Flugzeugen mehr aufgenommen. Etwa um 0900 flog das Flugzeug auf nicht mehr genau erstellbarer Höhe in die Flugplatzzone von Cincinnati, Ky., ein, ohne dass die Verkehrsleitung davon Kenntnis gehabt hätte. Dort lag eine geschlossene Wolkendecke auf etwa 900 Fuss, darunter herrschte leichter Nebel und Sprühregen, mit einer Horizontalsicht von vier Meilen. - Im Dienst auf der Linie Cincinnati-Cleveland startete um 0902 ein M-202A der T.W.A. auf der Piste 22 des Greater Cincinnati Airport, mit dreiköpfiger Besatzung und zehn Fluggästen. Nach dem Start stieg das Flugzeug wie von der Verkehrsleitung bewilligt in einer Rechtskurve in die Wolkendecke. - Kurz nach 0904 stiessen die beiden Flugzeuge in einem Winkel von etwa 150 Grad gegeneinander, wobei zuerst der linke Flügel des DC-3 auf den rechten Flügel des M-202 prallte. Beide Flugzeuge stürzten ab und verbrannten; alle Insassen kamen ums Leben.

Ursache: Ungenügende Planung des DC-3-Fluges, Verletzung der Sichtflugregeln, unangemeldeter Durchflug einer Flugplatzzone in der Wolkendecke.

1954	Pelican City, Alaska	Alaska Coastal Airlines	G-44
4.11.			N-67794
CAB AIR No.1-0212, 14.6.1955.			

Unfall: Das Flugzeug (Grumman-Amphibium G-44) stand im Dienst auf der Linie Sitka-Pelican City-Hoonah-Juneau, deren zweite Teilstrecke über einen nach Betriebshandbuch auf 3000 Fuss - d.h. auf der Höhe der umgebenden Berge - zu überfliegenden Pass führt. Vor dem Start in Sitka studierte der Pilot die Wetterlage, die durchbrochene Bewölkung auf etwa 500 Fuss mit einer geschlossenen Wolkendecke zwischen 2000 und 3000 Fuss erkennen liess, mit guter Sicht längs der Küste, aber mit Regen und Nebel auf den Höhen. Die erste Teilstrecke, die längs der Küste des Nordpazifik verläuft, wurde ereignislos zurückgelegt. Um 1305 (PST) startete der Pilot mit zwei Fluggästen für die zweite Teilstrecke. Trotzdem er die schlechten Wetterverhältnisse erkennen musste, und trotzdem er die Möglichkeit gehabt hätte, mit einem Zeitverlust von zehn Minuten sein Ziel durch Fliegen auf der Ausweichroute längs der Küste zu erreichen, flog er gegen den Pass hin, kam gegen die Passhöhe, wo Sicht und Plafond ungefähr auf Null lagen und starke Böigkeit herrschte, versuchte umzukehren und stiess in einer steilen Linkskurve gegen den Boden. Das Flugzeug brannte aus, die beiden Fluggäste kamen mit dem Leben davon, während der Pilot schwer verletzt wurde und nach etwa drei Stunden starb.

Ursache: Fehlbeurteilung der Wetterlage, Verletzung der Sicherheitsvorschriften des Betriebshandbuches bezüglich Streckenführung und Mindesthöhen.

1953 4.3.	Bradley Field, Conn., U.S.A.	Slick Airways, Inc.	C-46F N-4717N
CAB AIR No.1-0015, 17.9.1953		ICAO AR/283, AAD-5-12	

Unfall: Das Flugzeug startete mit zwei Mann Besatzung um 0101 (EST) _____ in New York-International auf der Frachtlinie nach Chicago zum IFR-Ueberflug auf 3000 Fuss nach Bradley Field. 0139 nahm der Kommandant Verbindung mit der Nahverkehrsleitung von Bradley Field auf und erhielt von dieser Anflugbewilligung und letzte Wettermeldung (u.A. Plafond unbestimmt auf 500 Fuss, Sicht $1\frac{1}{2}$ Meilen, leichter Regen und Nebel); ferner wurde er aufmerksam gemacht, dass der Gleitweg ausser Betrieb stehe. 0141 fragte er an, ob dies auch die Bake betreffe; auf die negative Antwort hin meldete er, er glaube, sein ILS-Gerät sei ausgefallen, er setze den Anflug mit dem Radio- kompass fort. 0144 meldete er Standort über dem Aussensignal und erhielt Landebewilligung. Dies war die letzte Funkverbindung. Offenbar gelang der Anflug nicht, und durch Zeugenaussagen konnte erstellt werden, dass es kurz nach dem Anflug sehr tief und in einer Kurve weitergeflogen war; kurze Zeit darauf wurde es wiederum von Zeugen gesehen, wie es neuerdings sehr tief und etwas nach links versetzt die Piste 6 anflug. Kurz vor 0150 kollidierte es in gerader Flugrichtung, Fahrwerk und Landescheinwerfer ausgefahren, an der linken Flügelspitze mit einem 70 Fuss hohen Baum, 3000 Fuss links der Pistenachse und $1\frac{1}{2}$ Meilen südöstlich der Flugplatzgrenze, bei mehr als einer Meile Sicht und in leichtem Regen. Nachher stürzte es ab und verbrannte; die Besatzung kam ums Leben. Zur Unfallzeit war der Barometerstand im Fallen begriffen, was dazu geführt haben kann, dass der Höhenmesser etwa 30 Fuss zuviel Höhe anzeigte.

Ursache: Fehlbeurteilung der Lage, die den Kommandanten nach Miss- _____ lingen des ersten Anfluges zum Versuch veranlasst, bei schlechten Sichtverhältnissen tief zu bleiben und die Piste im Auge zu behalten und mit Sicht anzufiegen, anstatt den normalen Instrumentenanflug zu wiederholen.

1953 7.1.	Fish Haven, Idaho, U.S.A.	Associated Air Transport Inc.	G-46F N-1648M
CAB AIR No.1-0006, 23.12.1953		ICAO AR/289, AAD-5/5	

Unfall: Das Flugzeug startete um 0050 MST mit einer Besatzung von drei Mann und 37 Militärpersonen von Boeing Field bei Seattle, Wash., zum Ueberflug nach Fort Jackson, S.C. Die erste Zwischenlandung war in Cheyenne, Wyo., vorgesehen, und der Kommandant beabsichtigte nach Flugplan, diese Strecke unter IFR auf 13000 Fuss zurückzulegen. Vor dem Start war ihm für die Strecke Bewölkung mit Spitzen bis auf 12000 Fuss, für Cheyenne bis auf 15000 Fuss, mit Vereisungsbedingungen in Wolken und Niederschlägen über 6000 Fuss vorhergesagt worden. Nach dem Start gingen zunächst die üblichen Meldungen ohne Besonderheiten ein, die letzte als Standortmeldung um 0358 mit 13000 Fuss über Malad City, Idaho. Nachher hörte man nichts mehr vom Flugzeug. Am 12. Januar 1953 wurden die Trümmer in tiefem Schnee aufgefunden, acht Meilen westlich von Fish Haven, Idaho, in zwei Meilen Entfernung von der Mittellinie der beflogenen Luftstrasse, mehrere hundert Meilen vor Cheyenne. Zwei Fallschirmärzte der Luftwaffe, die zuerst an Ort und Stelle gelangten, fanden auf der Enteisungskammer an der Eintrittskante eines freiliegenden Flügelstücks ein kompaktes Eisstück von über 90 cm Länge, gegen 4 cm Dicke und 2 cm Breite. Das Trümmerfeld wies eine Breite von rund 400 und eine Länge von 1540 Fuss auf. Die erste Berührung hatte mit einer kleinen Föhre auf 8545 Fuss stattgefunden, auf einem Kurs von 340 Grad knapp jenseits eines ost-westlich verlaufenden Rückens von rund 8500 Fuss Höhe, die zweite Kollision in einer Entfernung von 377 Fuss mit zwei grossen Föhren und die dritte Kollision - nach welcher sich dann das Flugzeug in seine Bestandteile aufzulösen begonnen hatte - in einer Entfernung von weiteren 242 Fuss mit einer 75 Fuss tiefer liegenden grossen Föhre.

Ursache: Ungewolltes Absinken von der Reise Flughöhe in immer schlechter werdende Vereisungsbedingungen, möglicherweise ausgelöst durch zu langes Zuwarten mit Enteisungsmassnahmen, gefolgt von teilweisem Verlust der Steuerfähigkeit.