

**Martin Hütte\***  
lic.iur., Rechtsanwalt  
martin.huette@huettelaw.ch

**Michael Endres\***  
Rechtsanwalt & Notar, M.B.L. HSG  
michael.endres@huettelaw.ch

**Philip Bärtschi\***  
lic.iur., Rechtsanwalt  
philip.baertschi@huettelaw.ch

**Cornelia Bauer\*\***  
Rechtsanwältin  
cornelia.bauer@huettelaw.ch

**Marc Fischer\***  
Rechtsanwalt & Mediator FHA  
marc.fischer@huettelaw.ch

**Viviana Studer**  
Master of Law  
viviana.studer@huettelaw.ch

**Eva Näf**  
lic.iur  
eva.naef@huettelaw.ch

**Konsulent  
Klaus Hütte**  
Assessor  
klaus.huette@huettelaw.ch

www.huettelaw.ch

## Öffentlich angebotene Rundflüge auf nichtgewerbsmässiger Basis

Eine Darstellung der Rechtslage von RA lic.iur. Philip Bärtschi

15. März 2010

### 1. Einleitung

Seit Einführung der europäischen Normen zum gewerbsmässigen Luftverkehr mit Flugzeugen (EU-OPS I) in der Schweiz und der damit einhergehenden AOC<sup>1</sup>-Pflicht und der Notwendigkeit zum Anschluss an eine CAMO<sup>2</sup>, können verschiedene Rundflughanbieter in der Schweiz aus wirtschaftlichen Gründen den gewerbsmässigen Rundflugbetrieb nicht mehr aufrecht erhalten. Aufgrund der gestiegenen Kosten wird entweder ein Verlust daraus resultieren, oder die Kosten pro Passagier würden derart hoch, dass kaum noch zahlungskräftige Rundflugpassagiere akquiriert werden könnten. Gemäss M.A. 201 lit. h und i der EG-Verordnung 2042/2003 gilt die Pflicht zum Anschluss an eine CAMO für sämtliche gewerbsmässigen Tätigkeiten.

Basierend auf dieser Ausgangslage verzichten darum verschiedene Rundflughanbieter inskünftig darauf, solche gewerbsmässigen Flüge anzubieten. Stattdessen planen sie, Rundflüge fortan nur noch auf nichtgewerbsmässiger Basis auszuführen.

---

<sup>1</sup> Air Operator Certificate für kommerzielle Luftbetriebsunternehmen gemäss EU-OPS.

\* Eingetragen im Anwaltsregister des Kantons Zug

\*\* An allen deutschen Landgerichten zugelassen & nach Art.28 BGFA in der Anwaltsliste des Kantons Zug eingetragen

## 2. Zur Zulässigkeit nichtgewerbsmässiger Rundflüge

Gemäss Art. 100 Abs. 1 LFV (Luftfahrtverordnung) gelten Flüge als gewerbsmässig, wenn für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll und solche Flüge einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind. Nach dem Gesetzeswortlaut müssen dabei also beide Voraussetzungen kumulativ und somit gleichzeitig erfüllt sein. Wird ein Entgelt entrichtet, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren deckt, so dürfen diese Flüge nur einem bestimmten Kreis von Personen zugänglich gemacht werden. Umgekehrt dürfen Flüge einem unbestimmten Kreis von Personen angeboten werden, sofern weniger als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren dafür verlangt werden.

Art. 100 Abs. 2 LFV hält allerdings eine nicht unwesentliche Überraschung bereit: Bei allen Flügen von Unternehmen, die über eine Betriebsbewilligung<sup>3</sup> verfügen, wird die Gewerbsmässigkeit vermutet.<sup>4</sup> Wie es einer Vermutung aber eigen ist, kann sie für einzelne Flüge umgestossen werden. Die Beweispflicht allerdings dürfte beim Anbieter der Rundflüge liegen. Die Vermutung kann demnach dann umgestossen werden, wenn der betreffende Flug einerseits nicht bereits per definitionem gewerbsmässig ist und andererseits die Voraussetzungen nach Art. 100 Abs. 1 LFV nicht erfüllt sind. Dies bedeutet, dass der Rundflughanbieter entweder nachweisen muss, dass die entgeltlich angebotenen Flüge nicht öffentlich angeboten werden (Variante 1), oder aber dass für die öffentlich angebotenen Flüge kein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren deckt (Variante 2). Hierbei ist aber zu beachten, dass das öffentliche Anbieten bzw. zur Verfügung stellen der Flüge in der Vergangenheit sich auch auf die Zukunft auswirkt. Somit ist ohne Wechsel des Flugzeugbetreibers/Halters die Variante 2 zu bevorzugen. Im Weiteren muss der auf dem Rundflug transportierte Passagier eindeutige Kenntnis vom Umstand erlangt haben, dass der Flug auf rein nichtgewerbsmässiger Basis erfolgt – mit den damit einhergehenden rechtlichen oder tatsächlichen Konsequenzen, z.B. dass der Flug durch einen Privatpiloten ausgeführt werden kann. Im Lichte des Konsumentenschutzes und gemäss Art. 100 Abs. 3 LFV ist eine solche Information nicht nur wünschenswert, sondern schlechthin erforderlich. Ausserdem muss gewährleistet sein, dass auch auf diesen Flügen, wenn das ver-

---

<sup>2</sup> Continuing Airworthiness Management Organisation.

<sup>3</sup> Bei der Flugschulbewilligung handelt es sich nicht um eine Betriebsbewilligung i.S.v. Art. 27 LFG.

<sup>4</sup> Betriebsbewilligungen sind nach geübter Praxis nicht spezifiziert nach A-to-A oder A-to-B, sondern vielmehr allgemein gehalten. Die eigentliche Spezifizierung erfolgt erst im AOC. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass bei einer A-to-B-Bewilligung auch die Bewilligung für A-to-A eingeschlossen ist.

wendete Luftfahrzeug auch gewerbsmässig eingesetzt wird, die betreffenden „company procedures“ angewendet werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die Abläufe und Vorschriften betreffend Schadensmeldungen, Einsatzbereichen etc. für das Luftfahrzeug lückenlos eingehalten sind und es damit im sog. „controlled environment“ verbleibt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt, dass es sich bei der Vermutung gemäss Art. 100 Abs. 2 LFV um eine Widerlegbare handelt und diese auch von Luftfrachtführern mit Betriebsbewilligungen umgestossen werden kann.

Bei nicht berufsmässig durchgeführten Lufttransporten besteht im Umkehrschluss eine Vermutung, dass der Flug nichtgewerbsmässiger Natur ist.<sup>5</sup> Die Beweispflicht zur Umstossung dieser Vermutung liegt dann nicht beim Anbieter der Flüge, sondern beim Staat und somit beim BAZL.

In der Lufttransportverordnung LTrV und dem Montrealer Übereinkommen wird hingegen nicht zwischen gewerbsmässigen und nicht gewerbsmässigen Flügen, sondern vornehmlich zwischen entgeltlichen und unentgeltlichen Flügen unterschieden: So gilt die Lufttransportverordnung für alle Flüge gegen Entgelt und für unentgeltliche Flüge, die von einem Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbewilligung durchgeführt werden (im Montrealer Abkommen ist global nur von „Luftfahrtunternehmen“ die Rede). Die Bestimmungen der LTrV und dem Montrealer Übereinkommen finden damit für sämtliche Flüge Anwendung, die von einem Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbewilligung ausgeführt werden, auch wenn diese Flüge unentgeltlicher Natur sind. Im Fazit finden damit selbst für unentgeltliche und/oder nichtgewerbsmässige Rundflüge von Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbewilligung die Haftungsregeln der LTrV und des Montrealer Übereinkommens Anwendung. Somit gelten für diese Flüge die Beweislastumkehr zu Ungunsten des Luftfahrzeugbetreibers.

Das Gesetz lässt nichtgewerbsmässige Rundflüge eines Flugbetriebsunternehmens (Verein, Aktiengesellschaft oder sonstiger Gesellschaftsforum) – ob dieses über eine Betriebsbewilligung verfügt oder nicht – zu, sofern die angebotenen Flüge entweder nicht öffentlich angeboten werden oder falls sie öffentlich angeboten werden von den Passagieren ein Entgelt entrichtet wird, das weniger als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren deckt. Administrative Gebühren o.ä. dürfen keine einverlangt werden. Für die Luftfahrzeugmiete muss gemäss Bundesamt ferner ein landesüblicher Durchschnittspreis für Mietflugzeuge des betreffenden Typs eingesetzt wer-

---

<sup>5</sup> Vgl. Müller Roland, in ASDA-Bulletin 2/2004 bzw. 1/2005, Nr. 137/138, S. 28.

den.<sup>6</sup> Das Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt dem Verfasser des vorliegenden Beitrages gegenüber das folgende:

*„Gemäss Praxis des BAZL können (Rund)flugbetriebe, welche eigene Luftfahrzeuge einsetzen und damit keine Luftfahrzeugmiete entrichten müssen, bei der Gegenüberstellung von Kosten und Entgelt gemäss Art. 100 Abs. 1 lit. a LfV hypothetische Mietkosten in der Höhe des durchschnittlichen Mietpreises für ein Luftfahrzeug des betreffenden Typs in der entsprechenden Region anrechnen.“<sup>7</sup>*

Der häufig ins Feld geführte Art. 3 (i) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2009 ist – entgegen landläufiger Meinung – für das vorliegende Problem hingegen (noch) irrelevant. Gewerbliche Tätigkeit bei Flugbetrieben wird gemäss diesem Artikel wie folgt definiert:

*„[...] Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt; [...]“*

Da die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 für die Schweiz mit heutigem Stand (26. November 2009) noch nicht anwendbar ist, gilt bis auf Weiteres die Definition gemäss Art. 100 LfV des nationalen Rechts.

### **3. Rundfluggutscheine**

Weiteres Problempotential bieten Rundfluggutscheine, die vor Umstellung auf den privaten nichtgewerbsmässigen Rundflugbetrieb ausgegeben wurden, jedoch erst nach Um-

---

<sup>6</sup> Vorsicht geboten ist übrigens bei sämtlichen Flügen nichtgewerbsmässiger Natur, wenn dieselben Flugzeuge auch für gewerbsmässige Zwecke eingesetzt werden. So sind in den jeweiligen Unterlagen, die für die Aufrechterhaltung der Bewilligung für gewerbsmässige Flüge erforderlich sind (u.a. OM), gemäss BAZL auch die privat durchgeführten Flüge hinreichend abzubilden. Damit soll gewährleistet sein, dass das Flugzeug das sog. „controlled environment“ nie verlässt.

stellung von den Passagieren eingelöst werden. Hier muss zur Absicherung des Rundflugbetriebs in schriftlicher Form dem Passagier zur Kenntnis gebracht werden, dass der Rundflug zwar vom bisherigen Anbieter durchgeführt wird, jedoch nun ein Flug mit rein privatem und nichtgewerbsmässigem Charakter ist und ev. von einem Inhaber einer Privatpilotenlizenz durchgeführt wird (siehe dazu unten). Der Passagier sollte sein Einverständnis zu den geänderten Bedingungen mit seiner Unterschrift bestätigen. Auch sollte geprüft werden, ob dem Passagier ein gewisser Anteil des Preises zurückerstattet werden muss, denn mit dem Gutschein darf der Rundfluganbieter – wie oben beschrieben – keine weiteren Kosten decken, als gemäss Art. 100 LFV zulässig. Auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt erachtet dieses Vorgehen als rechtskonform. Obiges Problem stellt sich selbstverständlich dann nicht, wenn die Rundflüge neu von einer separat dafür gegründeten neuen juristischen Person durchgeführt werden.

#### **4. Privatpiloten als Rundflugpiloten**

Geht man nun also davon aus, dass Rundflüge gesetzeskonform auf nichtgewerbsmässiger Basis angeboten werden dürfen, so stellt sich die Frage, ob für diese Flüge auch Piloten eingesetzt werden können, die nicht über eine CPL (Berufspilotenlizenz) sondern lediglich über eine PPL (Privatpilotenlizenz) verfügen. Im anwendbaren nationalen Recht lassen sich keine Rückschlüsse finden, basierend auf denen es bestimmte Kategorien von nichtgewerbsmässigen Flügen gibt, die durch Berufspiloten abgewickelt werden müssen. Mithin wäre also davon auszugehen, dass solcherlei nichtgewerbsmässige Rundflüge demzufolge auch von Inhabern einer Privatpilotenlizenz durchgeführt werden dürfen. Voraussetzung hierfür ist selbstverständlich wieder die strikte Einhaltung des Wortlautes von Art. 100 Abs. 1 LFV und somit die Unentgeltlichkeit der „Dienstleistung“ des ausführenden Piloten, sowie die explizite Deklaration der Flüge gegenüber den Passagieren als nichtgewerbsmässige Flüge mit privatem Charakter.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erachtet die Durchführung nichtgewerbsmässiger Rundflüge, die von einem Rundflugbetrieb bzw. von einem gewerbsmässigen Flugbetrieb angeboten werden und von einem Privatpiloten ausgeführt werden, als zulässig, sofern für den betreffenden Flug die Vermutung der Gewerbsmässigkeit nach den oben erwähnten Prinzipien umgestossen werden kann.

Das BAZL bestätigt dem Verfasser des vorliegenden Beitrages gegenüber das folgende:

*„Zur Bestimmung, ob ein Flug als gewerbsmässig i.S.v. Art. 100 LFV zu qualifizieren ist, ist allein das Verhältnis zwischen Passa-*

---

<sup>7</sup> Gemäss einer E-Mail des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an den Verfasser vom 26. Februar 2010.

*gier und Lufttransportführer/Operator (Parteien des Beförderungsvertrags) ausschlaggebend. Unerheblich ist in dieser Hinsicht, ob der Lufttransportführer/Operator den Piloten für die Durchführung des Fluges entschädigt und wenn ja in welcher Höhe.*

*Eine Abmachung wonach das Entgelt teils an den Lufttransportführer/Operator teils direkt an den Piloten geht und dadurch die Schwelle der Kosten gemäss Art. 100 Abs. 1 lit a LFV unterschritten wird, ist unbeachtlich und würde als Rechtsumgehung qualifiziert.*

*Wird der Pilot für seine Tätigkeit entschädigt und unterliegt er für eine andere gewerbsmässige aviatische Tätigkeiten Arbeitszeitbeschränkungen (EU-OPS I, Verordnung des UVEK über die Flug- und Dienstzeiten sowie die Arbeitszeitorganisation im gewerbsmässigen Luftverkehr mit Flugzeugen oder der VBR I) so ist die entsprechende Arbeits- und Blockzeit dann anzurechnen, wenn die Entschädigung Einkommen im Sinne der Bundessteuer darstellt.*

*Ergibt sich aus der Betrachtung des Verhältnisses Passagier - Lufttransportführer/Operator, dass ein Flug nicht als gewerbsmässig zu qualifizieren ist (und der Lufttransportführer nicht über eine Betriebsbewilligung verfügt oder falls er Betriebsbewilligungsträger ist, die Vermutung der Gewerbsmässigkeit widerlegen kann), kann der entsprechende Flug von einem PPL-Inhaber durchgeführt werden. Wird dem PPL-Inhaber vom Lufttransportführer/Operator ein Entgelt entrichtet, darf dieses (in Analogie zur Praxis der Kostenbeteiligung von "Kollegenflügen") maximal die nachweisbaren persönlichen Spesen des Piloten decken. Andernfalls würde eine Verletzung von JAR-FCL 1.110 (a) resultieren.<sup>8</sup>*

## **5. Haftungssituation**

Von der Annahme ausgehend, dass die angebotenen Rundflüge auf nichtgewerbsmässiger Basis von Privatpiloten ausgeführt werden dürfen, stellt sich nun weiter die Frage, ob

---

<sup>8</sup> Gemäss einer E-Mail des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an den Verfasser vom 26. Februar 2010.

die Anbieter solcher Rundflüge die Haftungssituation für Rundflugpiloten derart gestalten können, dass im Unterschied zum gewerbsmässigen Rundflugbetrieb die rechtliche Ausgangslage für die Piloten nicht wesentlich nachteiliger ist:

Rundflugpiloten können zur Ausübung ihrer gewerbsmässigen Tätigkeit entweder als Arbeitnehmer angestellt sein, oder die Flüge auf Auftragsbasis ausführen. Von einem Anstellungsverhältnis ist aber bei nichtgewerbsmässigen Flügen natürlich abzuraten, da die Gewerbsmässigkeit damit bereits schon vermutet werden müsste (der Pilot erhielte damit einen Lohn, der unter Art. 100 Abs. 1 LFV bei nichtgewerbsmässigen Flügen unzulässig wäre). Einem unentgeltlichen Auftrag müsste darum der Vorzug gegeben werden. Wenn der Rundfluganbieter nun jedoch dem beauftragten Piloten Passagiere überweist, könnte der Verein bzw. der Luftfahrzeughalter damit eine eigenen Haftung begründen, andererseits dürfte sich auch der Privatpilot in einer Haftungssituation wiederfinden, in der er bei einem Unfall direkt mit Haftungsforderungen angesprochen werden könnte.<sup>9</sup>

Es fragt sich demnach, ob der Rundflugbetrieb die Haftungssituation zugunsten des ausführenden Piloten verändern kann indem er selber das Haftungsrisiko übernimmt. Die Vertragsfreiheit, die uns das Schweizer Recht einräumt, schliesst grundsätzlich nicht aus, dass der Rundflugbetrieb dem Piloten zusichert, ihn von Haftungsforderungen freizuhalten. Aus vereinsrechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Gründen muss aber davon ausgegangen werden, dass eine globale Übernahme sämtlicher Haftpflichtforderungen, die gegen den Piloten gestellt werden, von einem Verein, einer Aktiengesellschaft oder einer vergleichbaren Gesellschaftsform wohl mit verschiedenen Problemen verbunden wäre. So würde dies bedeuten, dass der Verein oder die Unternehmung selbst bei grobfahrlässigem oder sogar absichtlichem Handeln des Piloten den Schaden gegenüber dem Passagier zu begleichen hätte. Ein solcher Vertrag ist unter diesen (vereins- oder gesellschaftsrechtlichen) Aspekten und nach der hier vertretenen Ansicht unzulässig. Schützenswert wären einzig diejenigen Interessen des Piloten, welche ihn von einer Inanspruchnahme bei einem leicht fahrlässigen Verhalten oder bei einem Unfall, bei dem ihn gar kein Verschulden zuzuweisen ist, schützen sollten. Da sich jedoch in einem solchen Fall die Versicherung des Luftfahrzeughalters üblicherweise nicht von ihrer Deckungspflicht lösen kann, treffen den Piloten nur untergeordnete zivilrechtliche Risiken, da die Versicherung die entsprechenden Schadensposten übernimmt. Die Haftungsrisiken können demnach zumindest teilweise dadurch abgedeckt werden, dass die CSL-Versicherungsdeckung des Flugzeu-

---

<sup>9</sup> Ein starkes Indiz begründet dabei, wer auf dem Flugschein als Beförderer eingetragen ist.

ges genügend hoch ist und bei einem Schadenseintritt kein Risiko besteht, dass der tatsächliche Schaden die Versicherungsdeckung übersteigt.

Die Risiken eines Privatpiloten gegenüber seinen Passagieren auf einem entgeltlich nicht-gewerbsmässigen Rundflug, der bspw. von einem Rundflugverein angeboten wird, sind im weiteren Sinne vergleichbar mit denjenigen eines Berufspiloten, welcher im Anstellungsverhältnis oder auf entgeltlicher Auftragsbasis arbeitet. Sowohl im Arbeitsrecht als auch im Auftragsrecht haftet der Arbeit- bzw. Auftragnehmer im Falle einer Grobfahrlässigkeit oder Absicht. Bei leichter Fahrlässigkeit trägt üblicherweise der Arbeitgeber die entsprechenden Haftungsrisiken, bzw. wird der Schaden in einem solchen Fall von der Versicherung übernommen. Bei grobfahrlässigem oder absichtlichem Verhalten jedoch ist der Arbeitnehmer oder der beauftragte Pilot keineswegs besser geschützt als der Privatpilot, der den Flug auf unentgeltlicher Basis ausführt. Auch auf den Arbeitnehmer könnte in einem solchen Fall Rückgriff genommen werden.

Zur Veranschaulichung diene folgendes Beispiel: Startet der in einem Arbeitsverhältnis stehende Berufspilot zu einem Rundflug, ohne den dafür notwendigen Treibstoff in genügender Menge getankt zu haben und verunfallt in der Folge wegen des fehlenden Treibstoffes beim Versuch eine Notlandung durchzuführen, so besteht das Risiko, dass ihm der Vorwurf der Grobfahrlässigkeit gemacht werden könnte. Dass der ausführende Pilot nur Arbeitnehmer ist, kommt ihm nicht zugute da gemäss Art. 321e OR der Arbeitnehmer für Schäden verantwortlich ist, die er absichtlich oder fahrlässig dem Arbeitgeber zufügt. Immerhin greift der verletzte Passagier in einem solchen Falle aber direkt auf den Arbeitgeber zu und der Pilot als Arbeitnehmer darf zumindest die Hoffnung hegen, dass der Arbeitgeber keine Ersatzansprüche an ihn stellen wird. Vorbehalten bleiben aber eventuelle Direktansprüche gegen den Piloten auf Basis anderer Rechtsgrundlagen.

Somit ist sowohl den ausführenden Privatpiloten, als auch dem Rundflugverein selber wohl nach aktuellem Kenntnisstand am besten gedient, wenn die Versicherungsdeckung eines bspw. vierplätziges Luftfahrzeuges auf den höchstmöglichen versicherbaren Betrag lautet. Der Versicherungsvertrag gibt aber im Einzelfall genauere Aufschlüsse darüber, ob diese Art von Flügen durch Privatpiloten von der Versicherung gedeckt sind. Eine ausführliche Beratung durch den Versicherer ist hierzu aber unablässig.

Um allerdings die Haftung des anbietenden Rundflugvereins weitestmöglich zu begrenzen oder gänzlich auszuschliessen, kann dieser die Passagiere auch an einen Privatpiloten weiterverweisen, der die Flüge dann als eigenständiger Lufttransportführer durchführt und dafür selber auch sämtliche Haftungsrisiken trägt. Aus Sicht des Piloten natürlich eine rechtlich ungünstige Lösung. Soweit der Rundflugbetrieb bisher von einem Verein ausge-

führt wurde, ist eine Haftung des Vereins auch inskünftig zu bevorzugen – dies zu Gunsten des ausführenden Piloten.

## **6. Fazit**

Nach hier vertretener Auffassung und nach Ansicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ist der von einem Verein oder einer Gesellschaft nach Obligationenrecht durchgeführte nicht-gewerbsmässige Rundflugbetrieb zulässig – selbst wenn dieser von einem Flugbetrieb mit Betriebsbewilligung ausgeführt wird – sofern die Voraussetzungen des Art. 100 Abs. 1 LfV nicht erfüllt sind. Dies führt dazu, dass auch Privatpiloten die betreffenden Flüge unentgeltlich ausführen dürfen. Die Passagiere müssen aber auf diesen Umstand ausführlich aufmerksam gemacht werden und es muss ihnen unter Umständen ein Teil des bereits geleisteten Preises für den Rundflug wieder zurückerstattet werden.

Der Autor kann unter folgender Adresse erreicht werden:

RA lic.iur. Philip Bärtschi  
HütteLAW AG  
Advokatur & Notariat  
Alte Steinhausenstrasse 1  
6330 Cham / Zug

Tel: 041 729 36 36  
Fax: 041 729 36 35

[www.airlaw.ch](http://www.airlaw.ch)  
[www.huettelaw.ch](http://www.huettelaw.ch)