

Von A wie Arbitration über T wie Transport bis Z wie Zivilprozess

**Liber discipulorum für Professor Dr. Andreas Furrer
zum 55. Geburtstag**

Herausgegeben von Juana Vasella



Stämpfli Verlag

Herausgegeben von Juana Vasella

**Von A wie Arbitration über T wie
Transport bis Z wie Zivilprozess**

**Liber discipulorum für Professor Dr. Andreas Furrer
zum 55. Geburtstag**



Stämpfli Verlag

Dieses Buch ist urheberrechtlich geschützt. Jede Form der Weitergabe an Dritte (entgeltlich oder unentgeltlich) ist untersagt. Die Datei enthält ein verstecktes Wasserzeichen, in dem die Daten des Downloads hinterlegt sind.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, der Verbreitung und der Übersetzung. Das Werk oder Teile davon dürfen ausser in den gesetzlich vorgesehenen Fällen ohne schriftliche Genehmigung des Verlags weder in irgendeiner Form reproduziert (z.B. fotokopiert) noch elektronisch gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

© Stämpfli Verlag AG Bern · 2018
www.staempfliverlag.com

E-Book ISBN 978-3-7272-2296-2

Über unsere Online-Buchhandlung www.staempflishop.com ist zudem folgende Ausgabe erhältlich:

Print ISBN 978-3-7272-2295-5
Judocu ISBN 978-3-0354-1527-8

printed in
switzerland



Geleitwort aus der Professorenschaft

Was ist jung, was alt? Was ist eben vergangen, was ist lange her? Was gehört zur eigenen Geschichte, was zur Weltgeschichte? Wer zurückblickt, steht vor dem Rätsel der Relativität. Das wird deutlich fühlbar, wenn dieser Rückblick einem zumindest streckenweise gemeinsam gegangenen Weg gilt – und deutlicher noch, wenn der Weggenosse ein Mensch von der Wesensart, der Tatkraft, der Vielseitigkeit und der Initiative von Andreas Furrer ist. Manches Alte erscheint dann wie neu, und manches Vergangene wird gegenwärtig. Da liegt es nahe, Ereignisse der äusseren Geschichte als Wegmarken dafür zu nutzen, die eigene Sicht zu disziplinieren. So ist es nun schon 17 Jahre her – fast ein Drittel der Jahre also, die unser Jubilar heute zählt – seit unsere gemeinsame Fakultät und Universität in Luzern gegründet wurde: Die Universität und gleichzeitig die Fakultät III für Rechtswissenschaften, wie sie damals hiess, öffnete im Frühjahr 2001 ihre Tore. Das Jahr 2001 sollte der Weltöffentlichkeit freilich nicht wegen dieses positiven Ereignisses in Erinnerung bleiben. Am 11. September 2001, kurz bevor die ersten Luzerner Bachelorstudierenden unsere Vorlesungsräume einweihen (im ehrwürdigen Rektoratsgebäude an der Pfistergasse, aber auch in den von Popcorn-Duft erfüllten Kinosälen am Löwenplatz), geschah der furchtbare Anschlag auf das World Trade Center in New York. Seither hat sich die Welt verändert, und wir uns mit ihr: unsere eigene Geschichte ging weiter, und ebenso die Weltgeschichte. Auf Bush folgte Obama, auf Obama Donald Trump. Der heutige Staatspräsident Frankreichs ist knapp 40 Jahre alt, der Bundeskanzler Österreichs acht Jahre jünger. Er war, als Andreas Furrer als frischgebackener Ordinarius für Privatrecht, Internationales Privatrecht und Europarecht seine Karriere in Luzern begann, gerade Gymnasiast geworden, Emmanuel Macron war immerhin bereits Student. Wiederum: Was ist jung, was alt? Lieber Andreas, wie man sieht, macht uns die Zeit nicht jünger, aber reicher – an Erfahrungen. Die beruflichen Erfahrungen, die wir in der gemeinsamen Luzerner Zeit zusammen gewonnen haben, sind vielfältig:

Ich, Daniel Girsberger, erinnere mich noch genau, wie wir uns, kaum hatten wir das Berufungsgespräch im Oltener Hauptbahnhof im Sommer 2000 hinter uns, in einem Zürcher Café trafen, um uns zu «beschnuppern». Obgleich wir uns mit vielen gleichen und ähnlichen Forschungsthemen wie namentlich dem Internationalen Privat- und Verfahrensrecht beschäftigt hatten, empfanden wir keinerlei Konkurrenzdruck, sondern verstanden uns auf Antrieb ausgezeichnet, und bis zum heutigen Tag hat es keinerlei Reibungen gegeben, im Gegenteil. Wir wechselten uns bei der Ausbildung ab, begründeten die Bologna-Lehrmittelreihe litera B und trugen die Bände zum IPR, zum Wirtschaftsrecht und später zum Obligationenrecht dazu bei. Gelegenheit zur gemeinsamen publizistischen Arbeit brachten auch der mit nahestehenden Kol-

legen von anderen schweizerischen Universitäten begründete Handkommentar zum schweizerischen Privatrecht und die IPR-Monographien in der Reihe «Schweizerisches Privatrecht». Dazu kamen die gemeinsamen Aktivitäten an der Fakultät: So konnten wir zusammen Assistierende wie Peter Krummenacher, Dorothee Schramm, Christoph Hehli, Rainer Wey, Marcel Amrein, Tadas Zukas, Alexandra Körner, Simone Gloor und weitere mehr gewinnen. Wir coachten während vieler Jahre gemeinsam das erste Luzerner Willem C. Vis Moot-Team, leiteten ein grösseres Nationalfonds-Forschungsprojekt zum Thema KMU und Streiterledigung, das zu einer schönen Publikation und zwei Dissertationen führte, gründeten das Zentrum für Konflikt und Verfahren, in dessen Rahmen ich, Lorenz Droese, mein erstes akademisches Zuhause fand und wertvolle und grosszügig gewährte Förderung erfuhr. Gemeinsam haben wir das Inkrafttreten der bundesrechtlichen Verfahrensgesetze ZPO und StPO und die Revision des Lugano-Übereinkommens begleitet, nicht zuletzt, indem wir viele Weiterbildungsveranstaltungen organisierten. Im Zusammenhang der verfahrensrechtlichen Weiterbildung stehen auch die beiden verfahrensrechtlichen CAS («Certificate of Advanced Studies»)-Kurse (Arbitration und Prozessführung), die wir gemeinsam ins Leben riefen. Zur gemeinsamen Arbeit an der Universität Luzern, an deren Leitung Andreas während Jahren als Prorektor für Forschung beteiligt gewesen ist, gehört auch das Programm «primius» für besonders talentierte und interessierte Studierende der Rechtswissenschaften, das er entwickelt hat und das er bis heute als Vorsitzender leitet. Vom Interesse und der Anteilnahme Andreas' an der juristischen Ausbildung und namentlich an der Förderung jener, die bereit sind, einen zusätzlichen Schritt zu tun, einen weiteren Stein zu wenden, künden aber namentlich die zahlreichen Doktorierenden, die wir teilweise auch gemeinsam betreuen durften. Sie stehen heute als Berufsleute in der Praxis, manche auch als Lehrbeauftragte oder, wie Rodrigo Rodriguez gar als Professor, ihrerseits vor Studierenden. Es freut und berührt uns deshalb besonders, dass Menschen aus diesem Kreis von – vor allem oder ausschliesslich von Andreas Furrer betreuten – Habilitandinnen, Habilitanden sowie (ehemaligen oder gegenwärtigen) Doktorandinnen und Doktoranden die Initiative zu dieser Festgabe aus Anlass seines 55. Geburtstags ergriffen und das Projekt rechtzeitig zu diesem Anlass zur Publikation brachten.

So ist es denn nicht erstaunlich, dass die Beiträge zu dieser Festgabe Schwerpunkte von Andreas' Schaffen widerspiegeln, namentlich das Internationale und Europäische Privat- und Zivilverfahrensrecht, das allgemeine Vertragsrecht und das nationale und internationale Transportrecht. Wer diese Seiten durchblättert, dem wird manche interessante Einsicht vermittelt. Ebenso wird aber das Gefühl der Dankbarkeit und der Zuneigung spürbar, das diese Würdigung inspiriert hat. Anders als bei historischen Betrachtungen – seien sie nun biographisch oder weltgeschichtlich ausgerichtet – ist hier nicht schwan-

VI

kender, sondern fester Boden. Es ist die Grundlage des Respekts vor der ernsthaften intellektuellen Anstrengung, der Achtung vor der Person und auch der Freundschaft, die Andreas wichtig ist. Sie ist weder jung noch alt. In diesem Sinne, so glauben wir, ist diese Schrift in der Tat das viel gesuchte, doch selten gefundene «passende Geschenk». Wir wünschen diesem Band, dass er den verdienten Anklang finde, und dem Jubilar viele weitere produktive Jahre als Forscher, Lehrer und Praktiker: *Ad multos annos!*

DANIEL GIRSBERGER UND LORENZ DROESE

Geleitwort aus der Anwaltschaft

Lieber Andreas,
sehr geehrte Damen und Herren

Die Partnerschaft von MME Legal | Tax | Compliance ist stolz darauf, Dich seit mehr als zehn Jahren als Legal Partner in unserem Beratungsunternehmen zu haben.

Deine Anwalts-, Schiedsrichter- und Gutachtertätigkeit im nationalen wie internationalen Wirtschafts- und Vertragsrecht verbindest Du gekonnt mit Deiner wissenschaftlichen Funktion an der Universität Luzern, wo Du unter anderem Gutachten für Parteien, Gerichte und Schiedsgerichte im In- und Ausland erstellst und als *expert witness* in ausländischen Gerichts- und Schiedsverfahren auftrittst. Die Aufzählung zahlreicher Forschungs- und Vortragstätigkeiten, mit Schwerpunkten im nationalen und internationalen Transport-, Logistik- und Vertriebsrecht sowie Trade Compliance reicht nicht aus, Dein vielfältiges Profil zu beschreiben.

Unsere Kunden profitieren aber nicht nur von Deiner fachlichen Kompetenz und Expertise sowie internationalen Erfahrung. Du verstehst es auch, durch Deine persönlich verbindliche und enthusiastische Art, junge, hervorragende Juristen zu motivieren und diese für unser Unternehmen zu begeistern.

Wir danken Dir, dass Du als Partner unseren MME-Spirit mitträgst und an der erfolgreichen Entwicklung unseres Unternehmens tatkräftig beteiligt warst.

Wir wünschen Dir weiterhin viel Glück und Erfolg und freuen uns sehr auf viele weitere gemeinsame Projekte mit Dir.

PARTNERSCHAFT MME LEGAL | TAX | COMPLIANCE

Herzlichen Glückwunsch!

Lieber Andreas

«Zu besonderen Anlässen – dem runden Geburtstag eines angesehenen Juristen [...] – werden oft wertvolle Sammlungen von kurzen Monographien verschiedener Verfasser publiziert. Ihre Lektüre vermittelt interessante Denkanstösse.» – Mit diesem Zitat von Prof. Dr. Peter Forstmoser, LL.M. und Prof. em. Dr. Regina Ogorek hat das frühere Kollegium am Lehrstuhl Prof. Dr. Andreas Furrer, LL.M. eine humoristische Druckschrift mit dem Titel «FIP: Fishing In Pools – Wo ist der Goldfisch? Beiträge zur interfipalen Belustigung» zu Deinem 40. Geburtstag eingeleitet.

Heute, 15 Jahre später, weiss kaum mehr eines der nachfolgenden Teammitglieder um die Bedeutung der Abkürzung «FIP», sondern muss bei Dir, einem Mitbegründer der damaligen «Forschungsstelle für internationalisiertes und europäisiertes Privatrecht», nachfragen. Du bist zum diesjährigen Jubiläum gerade einmal 55 Jahre jung – und noch immer in Bewegung, in jeder Hinsicht. Bereits heute kannst Du auf eine erfolgreiche Laufbahn als Hochschullehrer und Wirtschaftsanwalt zurückschauen. Ein Blick auf Dein beeindruckendes Werk- und Wirkverzeichnis macht dies deutlich.

Du hast als Gründungsmitglied, anfänglich als Inhaber einer Förderungsprofessur des Schweizerischen Nationalfonds (SNF) und später als ordentlicher Professor, die Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Luzern wesentlich mitgeprägt. Dein Engagement für unsere Universität zeigt sich vorab durch Deinen grossen Einsatz für die Forschung. Du warst von 2003 bis 2010 Präsident der Forschungskommission und von 2006 bis 2010 Prorektor mit dem Schwerpunkt Forschung. Von 2003 bis 2005 noch Direktor des einstigen KMU-Instituts, hast Du schliesslich 2014 die Kompetenzstelle Logistik- und Transportrecht (KOLT) ins Leben gerufen, die sich unter unserer gemeinsamen Leitung innerhalb kurzer Zeit als das führende Forum für das schweizerische und internationale Logistik- und Transportrecht etabliert hat.

Am Anfang Deiner glanzvollen akademischen Laufbahn hast Du, nach der mit dem Latsis-Preis ausgezeichneten Dissertation (1994), mit Deiner Habilitationsschrift «Zivilrecht im gemeinschaftlichen Kontext» (2002) einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des europäischen Kollisionsrechts und Wirtschaftsrechts geleistet. Deine darin ausgeführten Gedanken zur Rolle des internationalen Privatrechts waren wegweisend. Viele weitere Werke, darunter Kommentierungen, Lehrbücher und Aufsätze, sind seither hinzugekommen. Für die Lehre hast Du Dich mit ebenso viel Verve eingesetzt, was sich an der von Dir mitgegründeten Förderungsplattform «primius» für talentierte und interessierte Studierende und Doktorierende der Rechtswissenschaften

ebenso ablesen lässt wie an zahlreichen positiv evaluierten juristischen Lehrveranstaltungen.

Nicht weniger zielführend ist der parallel verfolgte Weg als Wirtschaftsanwalt verlaufen. Nach einer «Zwischenstation» als Rechtsanwalt und Konsulent in einer bekannten Zürcher Wirtschaftskanzlei (von 2000 bis 2007) bist Du mittlerweile langjähriger Partner des – auch wegen Dir so innovativen und beständig wachsenden – Beratungsunternehmens MME Legal | Tax | Compliance in Zürich und Zug (seit 2007), wo Du Dich insbesondere für die Fachgruppen in den Bereichen des Vertragsrechts, des Transport-, Logistik- und Aussenhandelsrechts sowie der Compliance (mit-)verantwortlich zeichnest.

Dein leidenschaftlicher Einsatz für die Forschung und Lehre an der Universität Luzern kommt seit Beginn vor allem auch denjenigen zugute, die mit Dir als Doktorierende, Habilitierende und Assistierende bzw. Oberassistentin zusammenarbeiten durften (bzw. weiterhin dürfen) und denen Du durch Deine Kreativität und Visionen ein Vorbild geworden bist.

Aus diesem Grund hat sich eine grosse Anzahl Deiner ehemaligen und derzeitigen Schüler zusammengefunden, um Dich, den geschätzten Jubilar, mit einer bescheidenen Festgabe anlässlich Deines 55. Geburtstages zu ehren. Die 18 Autorinnen und Autoren widmen sich in den insgesamt 17 Beiträgen all den von Dir bislang behandelten Rechtsgebieten in Würdigung Deines herausragenden und anregenden wissenschaftlichen Werkes.

Im Namen aller mitwirkenden Kolleginnen und Kollegen möchte ich der Forschungskommission der Universität Luzern, der Partnerschaft MME Legal | Tax | Compliance sowie einer Privatperson danken, die diese Festschrift grosszügig gefördert haben.

Ein weiterer Dank geht an Prof. Dr. Daniel Girsberger, LL.M. und Prof. Dr. Lorenz Droese sowie abermals an die Partnerschaft MME Legal | Tax | Compliance für die persönlichen Worte zum Geleit. Ebenfalls herzlich zu danken ist den Autorinnen und Autoren für ihre inhaltlich spannenden und vielfältigen Beiträge, welche die ganze Bandbreite von Deinem Schaffen sowohl in thematischer als auch zeitlicher Hinsicht abbilden. Sie alle haben den Sammelband unglaublich bereichert und mich viel gelehrt.

Ebenso danke ich dem aktuellen Lehrstuhlteam für die tatkräftige Unterstützung: PD Dr. Viola Heutger und PD Dr. Dirk Trüten, LL.M. haben mit mir die Aufsätze lektoriert und die Gesuche um Druckkosten formuliert, während Colette Lenherr und Lena Furrer, BLaw das gesamte Manuskript formatiert und finalisiert haben. Ohne ihre Hilfe hätte das Buchprojekt nicht innerhalb von nur neun intensiven Monaten erfolgreich beendet werden können.

Der grösste Dank aber gilt Dir selbst, lieber Andreas: Du hast uns Autorinnen und Autoren seit jeher und stets aufs Neue motiviert und inspiriert – ein unermüdliches Engagement, das uns auch in Zukunft tragen und anspornen wird.

Herzlichen Glückwunsch, lieber Andreas!

JUANA VASELLA

Inhaltsübersicht

Geleitwort aus der Professorenschaft	V
Geleitwort aus der Anwaltschaft	IX
Herzlichen Glückwunsch!	XI
Autorenverzeichnis	XIX

I. Zivil- und Obligationenrecht

SIMONE GLOOR

Sicherungsrechte an Triebwerken	3
--	---

Unter besonderer Berücksichtigung der Eintragung von Triebwerken als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch

KAROLINE EDER

Alles voller Zweifel: die Willensmängel im Erbrecht	27
--	----

Die Zwitterstellung des Erbvertrages zwischen Zivilgesetzbuch und Obligationenrecht

NICOLAI BRUGGER

Das mangelhafte Konzert	47
--------------------------------------	----

Rechtliche Qualifikation des entgeltlichen Konzertvertrags und seine Probleme im Bereich der Gewährleistungsrechte

JUANA VASELLA

Zivilrechtlicher Schutz vor Korruption im Privatsektor	71
---	----

Vademecum der zivilrechtlichen Regelungen über die Privatbestechung

II. Internationales Privatrecht

DIRK TRÜTEN

Ein Phönix aus der Asche?	105
--	-----

Zu den Entwicklungsperspektiven des Lugano-Übereinkommens im Rahmen der EU-Aussenbeziehungen

BELKIS VURAL ÇELENK

A Promising Shift to Limit Ordre Public Intervention of Applicable Foreign Law Before Turkish Supreme Court	129
--	-----

XV

III. Transport-, Logistik- und Aussenhandelsrecht

THERESA RUPPEL

Der Umschlag beim Multimodaltransport in der Schweiz.....143

LENA FURRER

Rechtliche Regelungen zur Weineinfuhr und Weinausfuhr159

Eine Abhandlung der wichtigsten Regelungen beim gewerblichen Handel mit Wein

BARBARA FURRER

Datenschutz in der Logistik.....187

Über die Controller-Processor-Beziehung im Logistik-, Transport- und KEP-Bereich vor dem Hintergrund der aktuellen datenschutzrechtlichen Revisionen in der EU und der Schweiz

IV. Zivilprozessrecht, Schiedsgerichtsbarkeit und Anwaltsrecht

ALEXANDRA KÖRNER UND IVAN MARIJANOVIĆ

Beweis des Vertragsschlusses über das Internet im Zivilprozess207

Die Blockchain-Technologie als Hilfsmittel?

IRMA AMBAUEN

Das erfolgsabhängige Honorar des Anwalts in der Schweiz und in England.....221

Gedanken zu den restriktiven Gestaltungsmöglichkeiten des pactum de palmario mit rechtsvergleichenden Hinweisen zum englischen Recht

NIKLAUS ZAUGG

Implications of Third Party Funding on the integrity of arbitral proceedings.....251

Is there need for action in Switzerland?

V. Schuldbetreibungs- und Konkursrecht

PHILIPP H. HABERBECK

Zur Verjährungsunterbrechung durch Betreuung267

ANDREAS GALLI

Das Verwaltungsgericht als Rechtsöffnungsrichter?287
Forderungen mit öffentlich-rechtlichem Bezug, deren Durchsetzung
mit der Spezialexekution nach SchKG und die Rolle des kantonalen
Verwaltungsgerichts

VI. Weitere Rechts- und Themengebiete

PHILIPP MAZENAUER

Die Verwertung privater Videoaufnahmen im Strassenverkehr311
Am Beispiel dreier aktueller Fälle

VIOLA HEUTGER

Das Überbordwerfen von Waren im Buch Jona.....323
Anmerkungen einer Juristin zum Seewurf im Alten Testament

TADAS ZUKAS

How to become a global business lawyer – a roadmap.....341

Autorenverzeichnis

Verfasser der Geleitworte

Lorenz Droese, Prof. Dr. iur., Rechtsanwalt, ist ordentlicher Professor für schweizerisches Verfahrensrecht und Obligationenrecht an der Universität Luzern und Konsulent der Kanzlei Wenger & Vieli AG in Zürich. Er ist Mitglied der Fakultätsleitung und der von Andreas Furrer präsierten Begabtenförderungskommission «primius». Ferner ist er ein Bewunderer von Andreas' konzeptueller Kraft, die er als Geschäftsführer des Zentrums für Konflikt und Verfahren, als Modulverantwortlicher des CAS Civil Litigation, bei der Studienreform 2017 und bei vielen anderen Gelegenheiten am Werke sah.

Daniel Girsberger, Prof. Dr. iur., LL.M., Rechtsanwalt, ist seit der Gründung der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Luzern im Jahre 2001 ordentlicher Professor für schweizerisches und internationales Privat-, Wirtschafts- und Verfahrensrecht sowie Privatrechtsvergleichung. Er ist Konsulent (und früherer Partner) der Kanzlei Wenger & Vieli AG in Zürich.

MME Legal | Tax | Compliance ist ein innovatives Beratungsunternehmen für Recht, Steuern und Compliance am Puls der Zeit. Wir unterstützen und vertreten Unternehmen und Privatpersonen in allen wirtschaftlichen Angelegenheiten in der Schweiz und international. Schnell und effizient bieten wir gesamtheitliche, umfassende und interdisziplinäre Dienstleistungen. Alle unsere qualifizierten Berater verfügen über internationale Erfahrung und erarbeiten massgeschneiderte und unternehmerische Lösungen.

Verfasserinnen und Verfasser der Aufsätze

Irma Ambauen, Dr. iur., ist Rechtsanwältin bei Kaufmann Ruedi Rechtsanwälte AG, Luzern und Coach des Willem C. Vis Moot Teams der Universität Luzern. Sie war zwischen 2011 und 2015 an der Universität Luzern wissenschaftliche Assistentin der Professoren Andreas Furrer und Daniel Girsberger.

Nicolai Brugger, MLaw, Doktorand, war wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl von Prof. Dr. Andreas Furrer an der Universität Luzern. Gemeinsam mit Andreas Furrer und Viola Heutger durfte ich die Artikel zu den Handelsvollmachten im Berner Kommentar bearbeiten. Darüber hinaus unterstützt mich Andreas Furrer tatkräftig als Doktorvater. Er hat mich ebenfalls im Hinblick auf meine bevorstehende Ausbildung zum Rechtsanwalt sehr gefördert.

Karoline Eder, MLaw, MLaw, LL.M, Master en Droit, ist seit 2017 wissenschaftliche Assistentin am Lehrstuhl von Prof. Dr. Andreas Furrer an der Universität Luzern. Des Weiteren begleitet und unterstützt mich Andreas Furrer als Doktorvater durch seine wertvollen und geschätzten Vorschläge bei meinem Dissertationsprojekt.

Barbara Furrer, Dr. iur., Rechtsanwältin, ist Head of Legal Switzerland bei der Deutschen Post DHL-Gruppe, Glattbrugg, und Vorsitzende der Kommission Recht und Versicherung des Verbands Spedlogswiss. Sie hat 2017 ihre Dissertation bei Prof. Dr. Andreas Furrer im Bereich des Transport- und Logistikrechts abgeschlossen; Veröffentlichung Frühling 2018 in der Schriftenreihe der Kompetenzstelle für Logistik- und Transportrecht (KOLT).

Lena Furrer, BLaw, Masterstudium der Rechtswissenschaften an der Universität Zürich, Hilfsassistentin am Lehrstuhl von Prof. Dr. Andreas Furrer an der Universität Luzern. Andreas war und ist Vorbild, Inspiration und Motivation für mein Jus-Studium.

Andreas Galli, Dr. iur., Rechtsanwalt, Vizepräsident des Kantonsgerichts Luzern und Lehrbeauftragter an der Universität Luzern, führt zusammen mit Andreas seit fast zehn Jahren den Luzerner Moot Court durch. Zudem hat er u.a. zusammen mit Andreas den Lehrgang CAS Civil Litigation des Center for Conflict Management der Universität Luzern (CCR) und des Instituts für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis der Universität St. Gallen (IRP-HSG) aufgebaut. Des Weiteren hat er gemeinsam mit Andreas und Prof. Dr. Daniel Girsberger, LL.M, die dritte und vierte Auflage des Litera B Lehrbuchs «Wirtschaftsrecht» herausgegeben. Schliesslich war er Oberassistent am Lehrstuhl von Andreas.

Simone Gloor, Dr. iur., Rechtsanwältin, Associate bei Homburger AG in Zürich, Schwerpunkt: Syndizierte Kreditfinanzierungen inkl. Flugzeugfinanzierungen und Anleihsenemissionen. Andreas Furrer war mein Doktorvater. Zudem arbeitete ich von 2007 bis 2010 als wissenschaftliche Assistentin am Lehrstuhl Privatrecht der Universität Luzern. Danach absolvierte ich das Anwaltspraktikum bei MME Legal | Tax | Compliance in Zug, während dem ich ebenfalls mit Andreas zusammenarbeitete.

Philipp H. Haberbeck, Dr. iur., Rechtsanwalt in Zürich. Andreas und ich haben uns vor Jahren bei Pestalozzi Rechtsanwälte in Zürich kennengelernt, und in den Jahren 2016/2017 war Andreas lebens- und verdankenswerter Weise bereit, meine Dissertation an der Universität Luzern als Doktorvater zu begleiten.

Viola Heutger, PD Dr. iur., arbeitet als Senior Research Fellow, gefördert vom Schweizerischen Nationalfonds (SNF), an der Kompetenzstelle für Logistik- und Transportrecht (KOLT) an der Universität Luzern und bearbeitet zusammen mit Andreas die Artikel zum Fracht- und Kommissionsvertrag im Berner Kommentar. Ausserdem berät sie das Ministry of Trade, Industry and Tourisme, Paramaribo, Surinam, in Fragen rund um das Verbraucher- und Wettbewerbsrecht.

Alexandra Körner, Dr. iur., Senior Associate bei MME Legal AG in Zürich. Andreas Furrer prägte meine juristische Laufbahn, bevor diese überhaupt angefangen hatte. Er empfahl mir nach der Matura, an der Universität Fribourg i.Ue. Rechtswissenschaften zu studieren. Nach dem Studium unterstützte und begleitete er mich als Lehrstuhlinhaber und mein Doktorvater an der Universität Luzern und seither und bis heute als Partner bei MME Legal | Tax | Compliance in Zürich/Zug.

Ivan M. Marijanovic, MLaw, Junior Associate bei MME Legal | Tax | Compliance in Zürich. Als Partner von MME Legal hat Andreas Furrer eine wichtige Rolle bei meiner Ausbildung zum Rechtsanwalt gespielt und mir zahlreiche wertvolle Inputs auf meinen Karriereweg mitgegeben.

Philipp Mazenauer, MLaw, studierte von 2011 bis 2016 an der Universität Luzern und wirkte in den Jahren 2015 und 2016 am Lehrstuhl von Prof. Dr. Andreas Furrer und an der Kompetenzstelle für Logistik- und Transportrecht (KOLT) mit. Derzeit bereitet er sich auf die Anwaltsprüfung vor.

Theresa Ruppel, MLaw, Rechtspraktikantin bei Fellmann Tschümperlin Lötscher AG in Luzern und Doktorandin bei Prof. Dr. Andreas Furrer mit dem Schwerpunkt auf multimodalen Transportverträgen in der Schweiz und deren Ausgestaltung im Kontext internationaler Konventionen. 2015/2016 war sie zudem wissenschaftliche Assistentin am Lehrstuhl von Prof. Dr. Andreas Furrer und an der Kompetenzstelle für Logistik- und Transportrecht (KOLT).

Dirk Trüten, PD Dr. iur., LL.M., Privatdozent für Europäisches Privat- und Wirtschaftsrecht, Internationales Privatrecht und Privatrechtsvergleichung an der Universität Luzern (Lehrstühle Prof. Dr. Andreas Furrer und Prof. Dr. Daniel Girsberger). Als Betreuer meiner Habilitationsschrift hat mir Andreas Furrer jederzeit grosse Unterstützung und wichtige Impulse gegeben.

Juana Vasella, Dr. iur., Rechtsanwältin, ist wissenschaftliche Oberassistentin und Lehrbeauftragte an der Universität Luzern, wo sie in Andreas einen engagierten «Habil-Vater» gefunden hat und gemeinsam mit ihm die Kompetenzstelle für Logistik- und Transportrecht (KOLT) leitet. Dane-

ben ist sie bei der Kanzlei MME Legal | Tax | Compliance in Zürich/Zug, der Andreas als Legal Partner angehört, als Konsulentin anwaltlich tätig.

Belkis Vural Çelenk, LL.M. Eur. (Munich), is Research Assistant at Private International Law Department, Ankara Yıldırım Beyazıt University, Law Faculty, and Doctoral Student of Prof. Dr. Andreas Furrer.

Niklaus J. Zaugg, Dr. iur., LL.M., Partner bei CMS von Erlach Poncet AG in Zürich, ist auf die Führung von Prozessen vor staatlichen Gerichten sowie die internationale Schiedsgerichtsbarkeit spezialisiert. Er ist Verfasser verschiedener Publikationen auf seinen Spezialgebieten, unter anderem einer Dissertation zur Verfahrensgliederung in der internationalen Schiedsgerichtsbarkeit. Das Dissertationsprojekt wurde von Prof. Andreas Furrer betreut.

Tadas Zukas, Dr. iur., LL.M., Attorney-at-law, is a Legal Counsel for special tasks and projects at Julius Baer in Zurich. He is a former Ph.D. fellow and research associate of Professor Andreas Furrer for international business and private law at the University of Lucerne.

I. Zivil- und Obligationenrecht

Sicherungsrechte an Triebwerken

Unter besonderer Berücksichtigung der Eintragung von Triebwerken als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch

SIMONE GLOOR

Inhaltsverzeichnis

I.	Ausgangslage	4
II.	Registrierung eines Triebwerks als Bestandteil zu einem Luftfahrzeug im Luftfahrzeugbuch	6
	A. Allgemeines zum Luftfahrzeugbuch und die darin vorzunehmenden Registrierungen	6
	B. Rechtliche Qualifikation von Triebwerken.....	7
	1. Triebwerke als selbständiges Fahrnis.....	7
	2. Triebwerke als Zugehör	7
	3. Triebwerke als Bestandteil.....	8
	C. Registrierung eines Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch.....	9
	1. Anmeldung des Luftfahrzeugs	9
	2. Anmeldung des Triebwerks als Bestandteil	9
	3. Auswirkungen und Rechtsfolgen	10
	a) Bestandteil	10
	b) Akzessionsprinzip.....	10
	c) Eigentumsverschiebung.....	12
	4. Ausgleichshaftung.....	13
	a) Ersatzanspruch.....	13
	b) Wegnahmerecht?	13
III.	Sicherungsrechte an Triebwerken	14
	A. Luftfahrzeugverschreibung.....	14
	1. Eintragung im Luftfahrzeugbuch	14
	2. Umfang der Pfandhaft	16
	B. Sicherheiten an Triebwerken.....	16
	1. Einleitende Bemerkungen	16
	2. Eigentümer des Luftfahrzeugs ist Eigentümer des Triebwerks.....	17
	3. Eigentümer des Luftfahrzeugs ist nicht Eigentümer des Triebwerks.....	18

a) Verpfändung des Triebwerks als Bestandteil des Luftfahrzeugs	18
b) Verpfändung des Triebwerks als Zugehör des Luftfahrzeugs	19
c) Verpfändung des Triebwerks über das Ersatzteillager	19
d) Registerpfandrecht	20
e) Fahrnispfandbestellung durch den Eigentümer des Triebwerks	21
f) Fahrnispfandbestellung mittels Pfandhalterschaft des Eigentümers des Luftfahrzeugs	21
IV. Schlussbemerkungen.....	24

I. Ausgangslage

Kreditfinanzierungen im Bereich der Luftfahrt bezwecken üblicherweise die Fremdfinanzierung der Flugzeuge oder Luftfahrzeuge (sog. *Asset based-Finanzierung*)¹ oder die Beschaffung von Betriebsmitteln im Rahmen der ordentlichen Geschäftstätigkeit des Airline-Konzerns. Soweit für die Besicherung einer solchen Fremdfinanzierung die Luftfahrzeuge als Sicherungssubstrat dienen sollen, stehen neben den Luftfahrzeugen selbst die dazugehörigen Triebwerke als eigenständige und wertvolle Sicherungsobjekte im Vordergrund.² Dies ist unter anderem auch auf die rasante Wertentwicklung von Triebwerken zurückzuführen, die offenbar auch in den nächsten Jahren noch anhalten wird.³

¹ M. McNALLY, *Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen*, Diss. Luzern/Zürich 2009, 1 f.

² Bereits die Botschaft des Bundesrates zum Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch vom 7. Oktober 1959 (SR 748.217.1) bezeichnete die Triebwerke als wertvollste Wechselteile eines Flugzeugs (BBl 159 I 452 ff., 466); B. GRAHAM-SIEGENTHALER, *Neuere Entwicklungen im internationalen Kreditsicherungsrecht – Das UNIDROIT/ICAO-Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an mobilen Ausrüstungsgegenständen*, AJP 2004, 291 ff., 296.

³ In einer kürzlich von MarketsandMarkets veröffentlichten Studie mit dem Titel «*Aircraft Engines Market by Type (Turboprop, Turbofan, Turboshift, Piston Engine), Application (Military Aviation, Commercial Aviation, General Aviation), Platform (Fixed Wing, Rotary Wing), and Region - Global Forecast to 2022*» gehen die Verfasser von einem Wachstum von momentan 68.05 Milliarden USD auf 92.38 Milliarden USD bis 2022 aus, was auf die erhöhte Nachfrage nach Luftfahrzeugen allgemein getrieben durch die ständig steigenden Passagierzahlen sowie den Bedarf an leichteren und Kerosin sparenden Triebwerken zurückzuführen ist. Vgl. <http://www.marketsandmarkets.com/Market-Reports/aircraft-engine-market-14300744.html>.

Im Rahmen einer Kreditfinanzierung verlangen die finanzierenden Banken als marktübliches Sicherheitenpaket grundsätzlich die Sicherungszession der Forderungen unter den Leasingverträgen bezüglich der Luftfahrzeuge und Triebwerke (soweit vorhanden) und die Verpfändung der Aktien der Zweckgesellschaft im Konzern. Als zusätzliches Haftungssubstrat und Komfort für die Banken werden diese sodann die Bestellung einer Realsicherheit an den Luftfahrzeugen und den daran angebrachten Triebwerken verlangen.⁴ Die rechtliche Einordnung und Qualifikation des Triebwerks sowie die an Triebwerken möglichen und praktikablen Sicherungsrechte bilden deshalb in den zumeist grenzüberschreitenden Finanzierungsstrukturen einen wichtigen Bestandteil der anwaltlichen Beratung. Dieser Umstand kann zusätzlich dadurch intensiviert werden, soweit die involvierten ausländischen Jurisdiktionen ein von unserem sachenrechtsbasierendem System, welches einen numerus clausus an Sicherungsrechten vorgibt,⁵ abweichendes Sicherungsrecht haben.⁶

Um das spezifische Bedürfnis der Beratung im Zusammenhang mit der Sicherheitenbestellung an Triebwerken zu unterstützen, sollen in diesem Bei-

⁴ D. KOCH, Leasing von Triebwerken: Ausgewählte Rechtsfragen, Schweizer Fachzeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (SVLR-Bulletin) 134/2011, 64 ff., 74; M. McNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen mittels der schweizerischen Luftfahrzeugverschreibung, Schweizer Fachzeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (SVLR-Bulletin) 143/2011, 22 ff., 22.

⁵ V. ROBERTO/B. GRAHAM-SIEGENTHALER/S. HRUBESCH-MILLAUER, Sachenrecht, Bern 2017, 311.

⁶ Es bleibt an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass mit dem Kapstadt-Übereinkommen die Schaffung eines «transnational wirkenden *Internationalen Sicherungsrechts*» verwirklicht wurde (vgl. H. KUHN, Schweizerisches Kreditsicherungsrecht, Bern 2011, 291, GRAHAM-SIEGENTHALER, Neuere Entwicklungen im internationalen Kreditsicherungsrecht, 291 ff., B. GRAHAM-SIEGENTHALER, Kreditsicherungsrechte im internationalen Rechtsverkehr, Bern 2005, 642 ff.; McNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 113 ff.; über den aktuellen Stand der Implementation des Kapstadt-Übereinkommens in den verschiedenen Jurisdiktionen S. KOZUKA, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Cham 2017). Die Kapstadt-Konvention wurde von der Schweiz zwar unterzeichnet, aber nie ratifiziert (zum aktuellen Stand in der Schweiz, B. FOËX, Chapter 20, Rapport suisse sur le thème «Les sûretés grevant les moyens de transport – La Convention du Cap et sa transposition en droit national», in: S. KOZUKA, Implementing the Cape Town Convention, 317 ff., 319). Die Umsetzung der Kapstadt-Konvention würde jedoch die Änderung des Bundesgesetzes über das Luftfahrzeugbuch vom 7. Oktober 1959 (SR 748.217.1) sowie der Vollziehungsverordnung bedingen, wobei grundlegende Prinzipien des Schweizerischen Sachenrechts in Frage gestellt würde (vgl. KOCH, Leasing von Triebwerken, 79 f.). Deshalb ist zurzeit nicht abzusehen, wann eine Ratifikation erfolgen wird (vgl. auch GRAHAM-SIEGENTHALER, Neuere Entwicklungen im internationalen Kreditsicherungsrecht, 303 bezüglich separater Belastung von Triebwerken). Allfällige zukünftig unter der Kapstadt-Konvention verfügbaren Sicherungsrechte werden deshalb in diesem Beitrag ausgeklammert.

trag zum einen die möglichen Sicherungsarten an Triebwerken im Zentrum stehen. Zum anderen wird aber vorab auf eine – im internationalen Verkehr wohl als Kuriosum geltende – Besonderheit des Schweizerischen Luftfahrrechts eingegangen, die durch die besonderen Voraussetzungen und Konsequenzen der Eintragung eines Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch entsteht. Dabei sollte auf diese Besonderheit nicht nur im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen hingewiesen werden, sondern bei jeder Beratung von Airline-Konzernen.

II. Registrierung eines Triebwerks als Bestandteil zu einem Luftfahrzeug im Luftfahrzeugbuch

Zunächst ist auf die Konsequenzen einer Registrierung von Triebwerken als Bestandteile eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch einzugehen. Eine solche Registrierung kann zu einer Veränderung der Eigentumsverhältnisse an den betreffenden Triebwerken führen, sofern diese Triebwerke nicht dem Eigentümer des Luftfahrzeugs gehören.

A. Allgemeines zum Luftfahrzeugbuch und die darin vorzunehmenden Registrierungen

Luftfahrzeuge unterliegen gemäss dem Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch (LBG)⁷ spezialgesetzlichen Vorschriften, welche in gewisser Hinsicht ein ähnliches Regime vorsehen, wie es das Schweizerische Zivilgesetzbuch (ZGB)⁸ für Grundstücke festhält.⁹ Voraussetzung für eine solch spezialgesetzliche Behandlung ist die Eintragung des Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch (Art. 1 Abs. 1 LBG). Luftfahrzeuge, die im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind, gelten in diesem Sinne rechtlich als Immobilien.¹⁰ Ein Luftfahrzeug wird durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL (**BAZL**) unter bestimmten Voraussetzungen im Luftfahrzeugbuch eingetragen, wenn das entsprechende Luftfahrzeug im Luftfahrzeugregister¹¹ eingetragen ist (Art. 1 Abs. 2 LBG).¹²

⁷ Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch vom 7. Oktober 1959 (SR 748.217.1).

⁸ Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (SR 210).

⁹ KOCH, Leasing von Triebwerken, 65; KUHN, Schweizerisches Kreditsicherungsrecht, 292; MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 23.

¹⁰ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 27; KUHN, Kreditsicherungsrecht, 295; vgl. auch BBl 159 I 452 ff., 463.

¹¹ Die Registrierung im Luftfahrzeugregister bezweckt die Zulassung zum Verkehr unter schweizerischem Hoheits- und Eintragungszeichen (MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 25).

¹² MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 23.

Im Luftfahrzeugbuch eintragungsfähige dingliche Tatbestände sind das Eigentum und die Pfandrechte an Luftfahrzeugen (Art. 4 LBG).¹³ Zudem können ins Luftfahrzeugbuch gewisse Vormerkungen (Art. 5 LBG) und Anmerkungen (Art. 6 LBG), inklusive Zugehör, eingetragen werden. Für Triebwerkseinheiten sieht das LBG in Art. 22 Abs. 1 ferner die Möglichkeit vor, dass diese als Bestandteil eines Luftfahrzeugs eingetragen werden können. Zugleich stellt Abs. 2 von Art. 22 LBG fest, dass Triebwerkseinheiten, die nicht als Bestandteil eines Luftfahrzeugs eingetragen sind, als Zugehör qualifizieren können.

Jegliche Eintragungen im Luftfahrzeugbuch sind grundsätzlich freiwillig.¹⁴ Die Eintragung einer Luftfahrzeugverschreibung setzt jedoch voraus, dass das Eigentum am verpfändeten Luftfahrzeug im Luftfahrzeugbuch eingetragen ist. Zudem ist die Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch gemäss Art. 28 Abs. 1 LBG konstitutive Bedingung für die gültige Bestellung dieser Sicherheit an einem Luftfahrzeug.¹⁵

B. Rechtliche Qualifikation von Triebwerken

1. Triebwerke als selbständiges Fahrnis

Triebwerke sind als bewegliche körperliche Sachen gemäss Art. 713 Abs. 1 ZGB zu qualifizieren. Als solche sind sie grundsätzlich sachenrechtlich eigenständig und unabhängig zu behandeln, auch wenn sie gegenwärtig in einer Verbindung mit einem Luftfahrzeug stehen, d.h. an einem Luftfahrzeug montiert sind.

Im Verhältnis zum Luftfahrzeug gilt das Triebwerk entweder als Bestandteil (Art. 22 Abs. 1 LBG) oder Zugehör (Art. 22 Abs. 2 LBG).¹⁶

2. Triebwerke als Zugehör

Soweit ein Triebwerk nicht als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch registriert ist, gilt es als Zugehör (Art. 22 Abs. 2 LBG). Die Quali-

¹³ KUHN, Kreditsicherungsrecht, 296; BBl 159 I 452 ff., 464.

¹⁴ McNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 26; FOEX, Rapport suisse – La Convention du Cap, 322.

¹⁵ Siehe dazu auch unten III.A.1.

¹⁶ Diese Regelung wurde insbesondere deshalb eingeführt, weil vor Inkrafttreten des LBG erhebliche Unsicherheit darüber bestand, ob Triebwerke rechtlich als Zugehör oder als Bestandteile qualifizieren (BBl 159 I 452 ff., 466).

fikation als Zugehör ergibt sich insbesondere aus der Verbindung des Triebwerks mit einem bestimmten Luftfahrzeug, wobei das LBG eine spezialgesetzliche Legaldefinition aufstellt, die sich von der generellen zivilrechtlichen Definition unterscheidet.¹⁷ Das Triebwerk bleibt somit sonderrechtsfähig, auch wenn es an einem Luftfahrzeug montiert ist.¹⁸ Die Qualifikation des Triebwerks als Zugehör bietet den Vorteil, dass Eigentümer von Luftfahrzeugen nicht zwingend Eigentum an den dazugehörigen Triebwerken erwerben müssen. Für die Triebwerke kann somit eine andere Finanzierungsmöglichkeit gewählt werden (z.B. Leasing oder mittels eines Triebwerkpools).¹⁹ Des Weiteren erstrecken sich allfällige Verfügungsgeschäfte über das Luftfahrzeug nicht auf die daran montierten Triebwerke.

3. *Triebwerke als Bestandteil*

Sollen Triebwerke als Bestandteile eines Luftfahrzeugs qualifizieren, müssen sie als Bestandteil eines bestimmten Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch registriert werden (Art. 22 Abs. 1 LBG). Art. 22 Abs. 1 LBG bestimmt zudem, dass – als Konsequenz der Registrierung des Triebwerks als Bestandteil – dieses Triebwerk auch dann als Bestandteil des relevanten Luftfahrzeugs gilt, wenn zwischen dem Triebwerk und dem Luftfahrzeug keine tatsächliche Verbindung mehr besteht, d.h. wenn das Triebwerk vom Luftfahrzeug abmontiert wurde (z.B. um die notwendige Wartung des Triebwerks vorzunehmen). Aufgrund der positiven Publizitätswirkung des Luftfahrzeugbuchs bleibt die Offenlegung der Eigentumsverhältnisse am Triebwerk auch in einem Fall der Entfernung des Triebwerks erhalten.²⁰ Die vorübergehende Entfernung der Triebwerke von den Luftfahrzeugen entspricht einem Bedürfnis der Luftfahrtindustrie, da Triebwerke einer regelmässigen Revision bedürfen, während der sie durch entsprechende Ersatztriebwerke ersetzt werden.²¹

¹⁷ MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 33: Die flexible Definition von Zugehör ermöglicht, dass Triebwerke als Wechselteile ausgebaut und durch gleichartige Teile ersetzt werden können.

¹⁸ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 52.

¹⁹ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 52; BBl 159 I 452 ff., 466.

²⁰ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 51; MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 35.

²¹ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 51; MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 35.

C. Registrierung eines Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch

1. Anmeldung des Luftfahrzeugs

Die Anmeldung zur Aufnahme eines Luftfahrzeugs ins Luftfahrzeugbuch hat gemäss Art. 10 Abs. 1 LBV²² durch den Eigentümer des Luftfahrzeugs zu erfolgen. In dieser Anmeldung hat der Eigentümer auch einen Nachweis über sein Eigentum am Luftfahrzeug beizubringen (Art. 10 Abs. 2 LBV). Nach dem Eingang einer vollständigen Anmeldung zur Aufnahme eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch erlässt das BAZL sodann eine Aufforderung im Schweizerischen Handelsamtblatt und in einer Tageszeitung am Wohnsitz des Eigentümers, allfällige Einsprachen gegen die Aufnahme des Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch einzureichen oder allenfalls bestehende dingliche Rechte, Ansprüche auf Begründung dinglicher Rechte oder die Eintragung einer Vormerkung geltend zu machen (Art. 8 Abs. 2 LBG i.V.m. Art. 11 Abs. 1 LBV). Diese Anzeige dient der Überprüfung der dinglichen Rechte am Luftfahrzeug und somit dem Schutz des Eigentumsrechts.²³

2. Anmeldung des Triebwerks als Bestandteil

Gemäss der Formularvorlage «Anmeldung eines Luftfahrzeugs zur Aufnahme in das schweizerische Luftfahrzeugbuch»²⁴ des BAZL besteht für den Eigentümer des Luftfahrzeugs die Möglichkeit, Triebwerke, die im Sinne von Art. 22 LBG als Bestandteile des anzumeldenden Luftfahrzeugs eingetragen werden sollen, gleichzeitig mit der Registrierung des Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch anzumelden. Bezüglich diesen Triebwerken hat der Eigentümer des Luftfahrzeugs im Vergleich zu einer Anmeldung des Luftfahrzeugs jedoch keinen spezifischen Eigentumsnachweis einzureichen.²⁵ Das Gleiche gilt, wenn Triebwerke als Bestandteile eines bereits im Luftfahrzeugbuch registrierten Luftfahrzeugs angemeldet werden.²⁶ Die Anmeldung eines

²² Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch vom 2. September 1960 (SR 748.217.11).

²³ McNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 27.

²⁴ Die Anmeldung ist abrufbar unter <https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Luftfahrzeuge/Luftfahrzeugbuch/Anmeldung%20eines%20Luftfahrzeuges%20zur%20Aufnahme%20in%20das%20schweizerische%20Luftfahrzeugbuch.pdf.download.pdf/Anmeldung%20eines%20Luftfahrzeuges%20zur%20Aufnahme%20in%20das%20schweizerische%20Luftfahrzeugbuch%20DE.pdf>

²⁵ Art. 10 Abs. 2 LBV e contrario und bestehende Praxis des Luftfahrzeugbuches.

²⁶ Eine solche Anmeldung ist über das Formular «Anmeldung eines Rechtsgeschäfts» einzureichen (abrufbar unter <https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/>

Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs ist somit ohne weitere Belege über das Eigentum am entsprechenden Triebwerk ausreichend und wird vom BAZL im Luftfahrzeugbuch eingetragen. Ebenso wenig nimmt das BAZL eine Publikation der Eintragung der Triebwerke als Bestandteile des relevanten Luftfahrzeugs vor, wie dies bezüglich der Eintragung des Eigentums eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch gesetzlich vorgesehen ist (Art. 8 Abs. 2 LBG i.V.m. Art. 11 Abs. 1 LBV).

Daraus folgt, dass der Eigentümer eines Luftfahrzeugs grundsätzlich willkürlich irgendetwelche Triebwerke als Bestandteile seines Luftfahrzeugs anmelden könnte und das BAZL aufgrund einer solchen Anmeldung die Eintragung dieser Triebwerke als Bestandteile ohne Überprüfung der an den Triebwerken bestehenden Eigentumsrechte vornimmt. Eine solche Eintragung würde sodann zu unnötigen, langwierigen und kostspieligen Rechtsstreitigkeiten führen, die es zu vermeiden gilt.

3. *Auswirkungen und Rechtsfolgen*

a) **Bestandteil**

Triebwerke gelten im Prinzip als eigenständiges und sonderrechtsfähiges Fahrnis. Somit sind die dinglichen Rechte am Luftfahrzeug und den daran angebrachten Triebwerken grundsätzlich unabhängig voneinander zu betrachten. Durch die Eintragung als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch wird die Eigenständigkeit des relevanten Triebwerks jedoch aufgehoben. Ab dem Zeitpunkt der Eintragung des Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs verliert ersteres somit seine rechtliche Selbständigkeit. Infolgedessen unterliegt das Triebwerk allen dinglichen Rechten und zukünftigen Verfügungen über das Luftfahrzeug, als dessen Bestandteil es eingetragen ist.

b) **Akzessionsprinzip**

Der Verlust der rechtlichen Selbständigkeit von Bestandteilen – und insbesondere von Triebwerken – ergibt sich zum einen aus der gesetzlichen Kodifizierung in Art. 20 LBG, zum anderen aus den allgemeinen sachenrechtlichen Grundsätzen über das Akzessionsprinzip (Art. 642 ZGB). Gemäss dem Akzessionsprinzip teilen die Bestandteile einer Sache deren rechtliches

Fachleute/Luftfahrzeuge/Luftfahrzeugbuch/Anmeldung%20eines%20Rechtsgesch%C3%A4fts.pdf.download.pdf/Anmeldung%20eines%20Rechtsgesch%C3%A4fts%20D E.pdf

Schicksal.²⁷ Daraus folgt, dass das Triebwerk, welches als Bestandteil eines bestimmten Luftfahrzeugs eingetragen ist, zusammen mit eben diesem Luftfahrzeug als rechtliche Einheit behandelt wird.²⁸ Die sachliche Einheit von Hauptsache und Bestandteil ist zwingendes Recht.²⁹

Eine bedeutende Konsequenz des Akzessionsprinzips ist der Verlust der Selbständigkeit oder der Sonderrechtsfähigkeit des Bestandteils.³⁰ Dies bedeutet gleichzeitig, dass Bestandteile nicht Gegenstand von selbständigem Eigentum oder eines beschränkt dinglichen Rechts sein können.³¹ Aufgrund der zwingenden Natur des Akzessionsprinzips in der schweizerischen Sachenrechtsordnung kann von dieser Wirkung auch nicht durch eine entsprechende Vereinbarung abgewichen werden.³² Trotzdem ist es möglich, dass über einzelne Bestandteile mittels Rechtsgeschäft verfügt wird, wobei sich solche Rechtsgeschäfte jedoch auf einen künftigen, aus dem Bestandteil erwachsenen, beweglichen Gegenstand beziehen.³³

Die Bestandteileigenschaft einer beweglichen Sache entsteht grundsätzlich kraft Gesetz, sobald gewisse Tatbestandsmerkmale erfüllt sind.³⁴ Auf Triebwerke angewandt ist dies die Eintragung desselben als Bestandteil eines gewissen Luftfahrzeugs (Art. 22 LBG) im Luftfahrzeugbuch. Im Zeitpunkt der Eintragung verliert das Triebwerk die Sonderrechtsfähigkeit, und das Eigentum an diesem Triebwerk geht unter.³⁵ In diesem Sinne ist es gleichgültig, ob das Triebwerk bereits einen Eigentümer gehabt hat.³⁶ Der Eigentümer des Luftfahrzeugs wird somit aufgrund des Akzessionsprinzips mit der Eintragung des Triebwerks als Bestandteil im Luftfahrzeugbuch durch originären Eigentumserwerb neuer Eigentümer des Triebwerks. Gleichzeitig geht das bisherige Eigentum am Triebwerk endgültig unter.³⁷ Solange das Triebwerk

²⁷ H. REY, Die Grundlagen des Sachenrechts und das Eigentum, Grundriss des schweizerischen Sachenrechts: Band I, Bern 2007, 112; ROBERTO/ GRAHAM-SIEGENTHALER/HRUBESCH-MILLAUER, Sachenrecht, 156.

²⁸ REY, Sachenrecht, 114; W. WIEGAND, Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, N 1 zu Art. 642 ZGB; A. MEIER-HAYOZ, Berner Kommentar, Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, Band IV, Das Sachenrecht, 1. Abteilung, Das Eigentum, 1. Teilband: Systematischer Teil und Allgemeine Bestimmungen, Artikel 641-654 ZGB, Bern 1981, N 3 zu Art. 642 ZGB.

²⁹ MEIER-HAYOZ, BK, N 50 zu Art. 642 ZGB.

³⁰ ROBERTO/ GRAHAM-SIEGENTHALER/HRUBESCH-MILLAUER, Sachenrecht, 144.

³¹ REY, Sachenrecht, 115.

³² REY, Sachenrecht, 117; WIEGAND, BSK, N 33 zu Art. 642 ZGB.

³³ REY, Sachenrecht, 115.

³⁴ WIEGAND, BSK, N 28 zu Art. 642 ZGB.

³⁵ ROBERTO/ GRAHAM-SIEGENTHALER/HRUBESCH-MILLAUER, Sachenrecht, 157.

³⁶ MEIER-HAYOZ, BK, N 50 zu Art. 642 ZGB.

³⁷ WIEGAND, BSK, N 32 zu Art. 642 ZGB; MEIER-HAYOZ, BK, N 50 zu Art. 642 ZGB; I. SCHWANDER, Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, N 10 zu Art. 727 ZGB.

zudem im Luftfahrzeugbuch als Bestandteil eines Luftfahrzeugs eingetragen ist, kann kein neues Eigentum daran begründet werden.³⁸

Wird das Triebwerk als Bestandteil eines Luftfahrzeugs aus dem Luftfahrzeugbuch ausgetragen, lebt das alte Eigentum daran nicht wieder auf. Vielmehr wird das Triebwerk durch diese De-Registrierung als Bestandteil erneut zu einer selbständigen, beweglichen Sache, und der Eigentümer des Luftfahrzeugs erwirbt an diesem Triebwerk originäres Eigentum.³⁹

c) Eigentumsverschiebung

Die Anwendbarkeit des Akzessionsprinzips auf die Eintragung von Triebwerken als Bestandteil eines Luftfahrzeugs hat demzufolge einen entscheidenden Einfluss auf die Eigentumsverhältnisse. Wie oben erörtert, bedarf es zur Eintragung eines Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch bloss einer schriftlichen Anmeldung des Luftfahrzeugeigentümers an das BAZL. Somit ist es grundsätzlich möglich, dass ein Eigentümer eines Luftfahrzeugs mittels eines einfachen schriftlichen Antrags ohne spezifischen Nachweis das Eigentum an einem Triebwerk erhalten kann, das ihm nicht gehört und welches er auch nicht durch ein spezifisches Rechtsgeschäft erworben hat. Dies ist umso bemerkenswerter angesichts der Tatsache, dass dadurch besonders wertvolle Gegenstände auf eine einfache Art und Weise angeeignet werden können. Des Weiteren sind sich die Airline-Konzerne mit grosser Wahrscheinlichkeit dieser Konsequenz nicht vollends bewusst und lassen mitunter Triebwerke als Bestandteile von Luftfahrzeugen eintragen, die unterschiedlichen Konzerngesellschaften gehören.

Ob die eben erörterte Tatsache, dass mittels eines einfachen schriftlichen Antrags das Eigentum an Triebwerken angeeignet werden kann, den Gesetzgebern bewusst war, ist aus den Materialien nicht nachvollziehbar. Die ursprüngliche Motivation zur Einführung des Art. 22 LBG war, der «Rotation der Wechselteile im modernen Luftverkehrsbetrieb»⁴⁰ gerecht zu werden. Dass Triebwerke die wertvollsten Wechselteile eines Luftfahrzeugs bilden, war dem Gesetzgeber hingegen durchaus bekannt.⁴¹ In den Augen des Bundesrats war der Zweck des Artikels sodann, der Unsicherheit über die Qualifikation eines Triebwerks als Zugehör oder Bestandteil Abhilfe zu verschaffen. Dabei stand die Qualifikation als Zugehör im Vordergrund, um dem Luftverkehrsbetrieb die Möglichkeit zu bieten, einzelne Luftfahrzeugzellen

³⁸ MEIER-HAYOZ, BK, N 50 zu Art. 642 ZGB.

³⁹ WIEGAND, BSK, N 29 zu Art. 642 ZGB; ROBERTO/GRAHAM-SIEGENTHALER/HRUBESCH-MILLAUER, Sachenrecht, 157.

⁴⁰ BBl 159 I 452 ff., 466.

⁴¹ BBl 159 I 452 ff., 466.

zu erwerben und die Finanzierung der Triebwerke unter anderem mittels Leasing zu ermöglichen.⁴²

4. *Ausgleichshaftung*

a) **Ersatzanspruch**

Der ursprüngliche Eigentümer des Triebwerks, der sein Eigentum durch die Eintragung des Triebwerks als Bestandteil eines einem anderen Eigentümer gehörenden Luftfahrzeugs verloren hat, kann das Triebwerk nicht mehr vindizieren.⁴³ Dem ehemaligen Eigentümer des Triebwerks steht somit lediglich ein obligatorischer Ersatzanspruch aus Vertragsverletzung, unerlaubter Handlung oder ungerechtfertigter Bereicherung zu.⁴⁴ Die Ansprüche gemäss Art. 97 ff. oder Art. 41 ff. OR⁴⁵ setzen jedoch ein vertragswidriges oder widerrechtliches Verhalten des Eigentümers des Luftfahrzeugs, der das Triebwerk als Bestandteil im Luftfahrzeugbuch hat eintragen lassen, voraus. Ein solches wird wohl regelmässig nicht nachzuweisen sein. In Analogie zu Art. 727 Abs. 3 ZGB kommen im Zusammenhang mit dem Verlust des Eigentums am Triebwerk jedoch insbesondere die Ansprüche aus ungerechtfertigter Bereicherung in Frage.

b) **Wegnahmerecht?**

Das Gesetz sieht in gewissen Fällen, in denen jemand durch die Um-Qualifizierung seiner Sache zum Bestandteil einer nicht ihm gehörenden Hauptsache sein Eigentum verliert, ein Wegnahmerecht vor. Dieses gilt für den Nutznieser (Art. 753 ZGB), den gutgläubigen Besitzer (Art. 939 ZGB), den ungerechtfertigt Bereicherten (Art. 65 OR) und den Geschäftsführer bei der echten Geschäftsführung ohne Auftrag (Art. 422 OR).⁴⁶ Für den vorliegenden Fall kommt jedoch keine dieser Bestimmungen in Frage, und auch eine analoge Anwendung ist ausgeschlossen, da sich die Situation von der Eintragung eines Triebwerks als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch grundsätzlich unterscheidet: Zum einen führt die Wegnahme des Triebwerks

⁴² BBI 159 I 452 ff., 466.

⁴³ MEIER-HAYOZ, BK, N 54 zu Art. 642 ZGB.

⁴⁴ WIEGAND, BSK, N 35 zu Art. 642 ZGB; ROBERTO/ GRAHAM-SIEGENTHALER/ HRUBESCH-MILLAUER, Sachenrecht, 157; MEIER-HAYOZ, BK, N 54 zu Art. 642 ZGB, welcher dies in Analogie zu Art. 727 Abs. 3 ZGB ableitet.

⁴⁵ Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911 (SR 220).

⁴⁶ MEIER-HAYOZ, BK, N 59 zu Art. 642 ZGB.

vom Luftfahrzeug eben gerade nicht zum gewünschten Resultat, weil das Triebwerk auch bei einer faktischen Trennung vom Luftfahrzeug weiter als Bestandteil zum Luftfahrzeug qualifiziert. Dies ist so ausdrücklich in Art. 22 Abs. 1 LGB kodifiziert. Zudem sieht das Gesetz das Wegnahmerecht nur im Zusammenhang mit Verwendungen vor, die vom bösgläubigen Besitzer, Bereicherungsschuldner, Nutzniesser etc. gemacht wurden und die wieder entfernt werden dürfen, soweit die Wegnahme ohne Beschädigung der Sache möglich ist. Trotzdem soll auch bei anderen Rechtsverhältnissen ein Wegnahmerecht in Frage kommen. Grundlage dafür bildet das frühere Eigentum am relevanten Bestandteil und der daraus fliessende Anspruch auf Trennung des Bestandteils von der Hauptsache.⁴⁷ Da das Triebwerk aber nur durch den Eigentümer des Luftfahrzeugs und damit der Hauptsache zur De-Registrierung angemeldet werden kann, kommt in analoges Wegnahmerecht nicht in Frage.

III. Sicherungsrechte an Triebwerken

A. Luftfahrzeugverschreibung

1. Eintragung im Luftfahrzeugbuch

Das Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch sieht ein der Schiffsverschreibung nachgebildetes Registerpfandrecht für Luftfahrzeuge vor.⁴⁸ Somit ist die Besicherung eines Darlehens durch die Verpfändung von Luftfahrzeugen trotz des Prinzips des Verbots der Mobiliarhypothek praktikabel, was selbstverständlich auch einem Praxisbedürfnis gerecht wird.⁴⁹ Dem für eine Verpfändung grundsätzlich erforderlichen Publizitätsprinzip, welches bei einem Fahrnispfand die Übergabe der Sache an den Pfandgläubiger voraussetzt, wird durch die Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch Rechnung getragen.⁵⁰

⁴⁷ MEIER-HAYOZ, BK, N 59 f. zu Art. 642 ZGB.

⁴⁸ MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 23.

⁴⁹ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 35; KUHN, Kreditsicherungsrecht, 292, der zudem darauf hinweist, dass aufgrund der grenzüberschreitenden Verwendung von Luftfahrzeugen, der Erwerb und Verlust von dinglichen Rechten an Luftfahrzeugen nicht gemäss Art. 100 IPRG (Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht vom 18. Dezember 1987 (SR 291)) nach dem massgeblichen Lagerort beurteilt werden kann. Vgl. auch GRAHAM-SIEGENTHALER, Kreditsicherungsrechte, 642.

⁵⁰ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 33; D. ZOBL/C. THURNHERR, Berner Kommentar, Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, Band IV, Das Sachenrecht, 2. Abteilung, Die beschränkten dinglichen

Die Voraussetzungen für eine gültige Bestellung einer Luftfahrzeugverschreibung sind ein schriftlicher Pfandvertrag und die Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch (Art. 28 LBG).⁵¹ Der gültig und formgerecht abgeschlossene Pfandvertrag verschafft dem Pfandgläubiger gegenüber dem Pfandschuldner einen obligatorischen Anspruch auf Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch und damit auf dingliche Konstituierung des Pfandrechts am Luftfahrzeug.⁵² Die Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch ist konstitutiv für die gültige Entstehung der Hypothek (absolutes Eintragungsprinzip).⁵³

Der Antrag zur Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch ist durch den Eigentümer des Luftfahrzeugs, welcher gleichzeitig Pfandschuldner ist, an das BAZL zu stellen. Das BAZL hat die für die Eintragung erforderlichen Formulare zur Verfügung zu stellen (Art. 7 LBV). Auf der Webseite des Luftfahrzeugbuchs⁵⁴ stellt das BAZL zudem eine Wegleitung für die Registrierung einer Luftfahrzeughypothek⁵⁵ zur Verfügung. Diese Wegleitung hält eindeutig fest, dass das Formular «Anmeldung eines Rechtsgeschäfts»⁵⁶, welches zur Anmeldung einer Luftfahrzeugverschreibung verwendet werden soll, vom verfügungsberechtigten Eigentümer des Luftfahrzeugs zu unterschreiben ist. Somit hat jede Anmeldung zur Eintragung einer Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch vom Eigentümer des Luftfahrzeugs auszugehen und ist von diesem zu unterzeichnen. Sollte sich der Eigentümer des Luftfahrzeugs jedoch weigern, die Anmeldung zur Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung einzureichen, verschafft der gültig abgeschlossene Pfandvertrag dem Pfandgläubiger das Recht auf eine gerichtliche Durchsetzung der Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch.⁵⁷

Rechte, 5. Teilband: Systematischer Teil und Art. 884-887 ZGB, Bern 2010, N 363 zu Systematischer Teil.

⁵¹ Wobei die Eintragung nur auf schriftlichen Antrag des Eigentümers des Luftfahrzeugs erfolgt (FOËX, Rapport suisse – La Convention du Cap, 325).

⁵² MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 38.

⁵³ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 39; KUHN, Kreditsicherungsrecht, 299; FOËX, Rapport suisse – La Convention du Cap, 325.

⁵⁴ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/luftfahrzeuge/luftfahrzeugbuch.html> (besucht am 19.11.2017).

⁵⁵ <https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Luftfahrzeuge/Luftfahrzeugbuch/Wegleitung%20Luftfahrzeugbuch.pdf.download.pdf/Wegleitung%20Luftfahrzeugbuch%20DE.pdf> (besucht am 19.11.2017).

⁵⁶ <https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Luftfahrzeuge/Luftfahrzeugbuch/Anmeldung%20eines%20Rechtsgesch%C3%A4fts.pdf.download.pdf/Anmeldung%20eines%20Rechtsgesch%C3%A4fts%20DE.pdf>

⁵⁷ MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 38.

2. *Umfang der Pfandhaft*

Die Vermögenswerte, welche unter der Luftfahrzeugverschreibung für die Befriedigung der besicherten Forderungen verwertet werden können, bestimmen sich grundsätzlich nach Art. 37 LBG. Absatz 1 von Art. 37 LBG hält fest, dass das durch die Luftfahrzeugverschreibung errichtete Pfandrecht das Luftfahrzeug mit Einschluss all seiner Bestandteile und Zugehör belastet. Von der Pfandhaft ausgenommen ist jedoch Zugehör, die nicht dem Eigentümer des Luftfahrzeugs gehört (Art. 37 Abs. 2 LBG). Ist ein Triebwerk somit als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch eingetragen, ist dieses Triebwerk automatisch und ohne ausdrückliche Vereinbarung im Pfandvertrag von der Pfandhaft der Luftfahrzeugverschreibung umfasst. Triebwerke, die nicht als Bestandteil eines Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind, unterliegen der Pfandhaft, wenn sie am Luftfahrzeug montiert sind und dem Eigentümer des Luftfahrzeugs gehören. Solche Triebwerke qualifizieren als Zugehör. Es steht den Parteien hingegen frei, bestimmtes Zugehör, und somit auch Triebwerke, welche im Eigentum des Pfandschuldners stehen, ausdrücklich von der Pfandhaft auszunehmen. Art. 37 Abs. 1 LBG stellt diesbezüglich lediglich eine widerlegbare Vermutung auf.⁵⁸ Um einer solchen Ausnahme Wirkung gegenüber Dritten zu verleihen, ist sie im Pfandvertrag unter genauer Spezifikation zu vereinbaren und im Luftfahrzeugbuch zu vermerken.⁵⁹

B. Sicherheiten an Triebwerken

1. *Einleitende Bemerkungen*

Wie einleitend dargestellt, sind im Zusammenhang mit einer Flugzeugfinanzierung bei der Festlegung der Vermögenswerte für den Sicherheitenpool und der damit zusammenhängenden Berechnung des Finanzierungs-Pricings neben den Luftfahrzeugen insbesondere auch die Triebwerke für die finanzierenden Banken von grossem Interesse. In der Phase der Due Diligence werden deshalb die verschiedenen Vermögenswerte des Airline-Konzerns zusammengetragen und anschliessend basierend auf der Werthaltigkeit des Sicherheitenpakets die Finanzierungskosten festgelegt. Wichtig ist dabei die genaue Aufstellung der einzelnen Luftfahrzeuge und der an ihnen angebrachten Triebwerke. Zudem sollten neben den Eigentümern der Luftfahrzeuge auch die Eigentümer der Triebwerke ermittelt werden.

⁵⁸ MCNALLY, *Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen*, 48.

⁵⁹ MCNALLY, *Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen*, 49.