

# **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](http://www.staempfliverlag.com)

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

Über unsere Online-Buchhandlung [www.staempflishop.com](http://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 einweiheten (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 Anhieb 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

<b>Sicherungsrechte an Triebwerken</b> .....	3
--	---

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

KAROLINE EDER

<b>Alles voller Zweifel: die Willensmängel im Erbrecht</b> .....	27
--	----

Die Zwitterstellung des Erbvertrages zwischen Zivilgesetzbuch und Obligationenrecht

NICOLAI BRUGGER

<b>Das mangelhafte Konzert</b> .....	47
--------------------------------------	----

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

JUANA VASELLA

<b>Zivilrechtlicher Schutz vor Korruption im Privatsektor</b> .....	71
---	----

Vademecum der zivilrechtlichen Regelungen über die Privatbestechung

## *II. Internationales Privatrecht*

DIRK TRÜTEN

<b>Ein Phönix aus der Asche?</b> .....	105
--	-----

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

BELKIS VURAL ÇELENK

<b>A Promising Shift to Limit Ordre Public Intervention of Applicable Foreign Law Before Turkish Supreme Court</b> .....	129
--	-----

XV

*III. Transport-, Logistik- und Aussenhandelsrecht*

THERESA RUPPEL

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

LENA FURRER

**Rechtliche Regelungen zur Weineinfuhr und Weinausfuhr** .....159

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 Zivilprozess** .....207

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 Betreuung** .....267



ANDREAS GALLI

<b>Das Verwaltungsgericht als Rechtsöffnungsrichter? .....</b>	<b>287</b>
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

<b>Die Verwertung privater Videoaufnahmen im Strassenverkehr .....</b>	<b>311</b>
Am Beispiel dreier aktueller Fälle	

VIOLA HEUTGER

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

TADAS ZUKAS

<b>How to become a global business lawyer – a roadmap.....</b>	<b>341</b>
--	------------



---

# 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 Rüedi 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 dankenswerter 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*)<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> Dies ist unter anderem auch auf die rasante Wertentwicklung von Triebwerken zurückzuführen, die offenbar auch in den nächsten Jahren noch anhalten wird.<sup>3</sup>

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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,<sup>5</sup> abweichendes Sicherungsrecht haben.<sup>6</sup>

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

---

<sup>4</sup> 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.

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

<sup>6</sup> 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)<sup>7</sup> spezialgesetzlichen Vorschriften, welche in gewisser Hinsicht ein ähnliches Regime vorsehen, wie es das Schweizerische Zivilgesetzbuch (ZGB)<sup>8</sup> für Grundstücke festhält.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup> Ein Luftfahrzeug wird durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL (**BAZL**) unter bestimmten Voraussetzungen im Luftfahrzeugbuch eingetragen, wenn das entsprechende Luftfahrzeug im Luftfahrzeugregister<sup>11</sup> eingetragen ist (Art. 1 Abs. 2 LBG).<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch vom 7. Oktober 1959 (SR 748.217.1).

<sup>8</sup> Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (SR 210).

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

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

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

<sup>12</sup> MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 23.

Im Luftfahrzeugbuch eintragungsfähige dingliche Tatbestände sind das Eigentum und die Pfandrechte an Luftfahrzeugen (Art. 4 LBG).<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup>

## 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).<sup>16</sup>

### 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-

<sup>13</sup> KUHN, Kreditsicherungsrecht, 296; BBl 159 I 452 ff., 464.

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

<sup>15</sup> Siehe dazu auch unten III.A.1.

<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> Das Triebwerk bleibt somit sonderrechtsfähig, auch wenn es an einem Luftfahrzeug montiert ist.<sup>18</sup> 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).<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

---

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

<sup>18</sup> MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 52.

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

<sup>20</sup> MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 51; MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 35.

<sup>21</sup> MCNALLY, Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen, 51; MCNALLY, Verpfändung von Luftfahrzeugen, 35.