

Passagierflüge Zulässigkeit und Haftung

Jürgen Reese
Stand: Dec. 2014

Gastflüge

- Unter welchen Voraussetzungen sind bezahlte Gastflüge zulässig?
- Rechtsgrundlagen:
 - VO (EU) 216/2008 (Rat / Parlament) [Basic Regulation]
 - VO (EU) Nr. 1178/2011 (Implementing Rule)
 - FCL.205.A PPL(A)
 - VO (EU) Nr. 379/2014 (Implementing Rule)

VO (EU) 216/2008 (Rat / Parlament)

Grundlagen:

Basic Regulation 216/2008.

Ziel dieser VO ist u.a. „die Gewährleistung eines einheitlichen und hohen Schutzniveaus für die europäischen Bürger im Bereich der Zivilluftfahrt.

Gem. Art. 3 h) ist „Betreiber“ („operator“) „eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben beabsichtigt.“

In Art. 3 i) wird „**gewerbliche Tätigkeit**“ definiert als der „Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen **Entgelt** oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt“.

In der englischen Fassung lautet die Definition

“commercial operation shall mean any operation of an aircraft, in return for remuneration or other valuable consideration, which is available to the public or, when not made available to the public, which is performed under a contract between an operator and a customer, where the latter has no control over the operator.”

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011

- „Gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.
- „Privatpilot“ bezeichnet einen Piloten, der eine Lizenz besitzt, die das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt untersagt, mit Ausnahme von Anleitungen oder Prüfungen im Sinne dieses Teils.

Part FCL

FCL.105 LAPL — Rechte und Bedingungen

a) *Allgemeines.* Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein.

Besondere Anforderungen für die PPL Flugzeuge — **PPL(A)**

FCL.205.A PPL(A) — Rechte

a) Die Rechte des Inhabers einer **PPL(A)** bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen oder TMGs im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein.

b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(A) mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für

- (1) die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(A) oder PPL(A);
- (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
- (3) die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

Quelle: [DE] L 311/22 Amtsblatt der Europäischen Union vom 25.11.2011

VERORDNUNG (EU) Nr. 379/2014 DER KOMMISSION vom 7. April 2014

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

- gilt ab dem 1. Juli 2014
- Implementing Rule

Artikel 1 Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung legt Durchführungsbestimmungen fest für den Flugbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen, ...

Begriffe

- CAT - Commercial Air Transport
- ORO - organisatorische Anforderungen für den Flugbetrieb
- ARO - behördliche Anforderungen für den Flugbetrieb
- NCC: Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
- NCO: Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
- SPO: Sonderbetrieb (SPECIALISED OPERATIONS)

Definitionen:

„Spezialisierte Flugbetrieb“ (specialised operation) bezeichnet jeden Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs, bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Aktivitäten, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung oder Luftwerbung, eingesetzt wird.

Definitionen:

Technisch kompliziertes Flugzeug (complex aircraft):

gem. Def. VO (EU) 216/2008

ein Flächenflugzeug

- mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5700 kg oder
- zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
- zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
- ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk

VO(EU) Nr. 379/2014

„(4a) Abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 darf folgender Flugbetrieb mit **nicht** technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen gemäß Anhang VII durchgeführt werden:

VO(EU) Nr. 379/2014

Zulässig sind:

a) Flüge von *Privatpersonen* auf *Kostenteilungsbasis* unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, *einschließlich des Piloten*, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;

Probleme:

- was sind die *direkten Kosten*? (= variable Kosten, z.B. Charterkosten, Treibstoff, Lande- und Abstellgebühren, anteilige Wartungskosten, nicht: Jahresnachprüfung, Hallenmiete, Versicherungsbeiträge, Abschreibung)
- was bedeutet *Kostenteilung*? (nicht festgelegt)

VO(EU) Nr. 379/2014

Zulässig sind:

b) *Wettbewerbsflüge* oder *Schauflüge* unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die *Deckung der direkten Kosten* und einen *angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten* sowie von *Preisen*, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;

„Wettbewerbsflug“ (competition flight) bezeichnet jeden Flug, bei dem das Luftfahrzeug in Rennen oder Wettbewerben als auch für das Renn- oder Wettbewerbstraining oder für den Flug zu oder von Renn- und Wettbewerbsveranstaltungen eingesetzt wird.

„Schauflug“ (flying display) bezeichnet jeden Flug, der ausdrücklich zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung durchgeführt wird, einschließlich Flügen, bei denen das Luftfahrzeug für das Schauflugtraining oder den Flug zu und von der angekündigten Veranstaltung eingesetzt wird.“

VO(EU) Nr. 379/2014

Zulässig sind:

c) **Einführungsflüge**,

„Einführungsflug“ (introductory flight) bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug *kurzer Dauer*, der von einer zugelassenen *Ausbildungsorganisation* oder einer *Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports* oder der Freizeitluftfahrt zum Zweck der *Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder* durchgeführt wird.

Probleme:

- Was heißt „kurze Dauer“? (≤ 1 Stunde)
- „Einführungsflug“ ist umfassender als „Schnupperflug“

„Schnupperflug“

BGH (Urteil vom 15. März 2005 – VI ZR 356/03) „Schnupperflug“:

„Steht die flugsportliche Betätigung ganz im Vordergrund, während die Beförderung nur einen zwar notwendigen, aber unselbständigen Faktor für diesen Bestimmungsgrund darstellt, entsprechen die diesen Flügen zugrundeliegenden Rechtsbeziehungen in aller Regel nicht der Pflichten und Risikoordnung eines Beförderungsverhältnisses.“

VO(EU) Nr. 379/2014

Zulässig sind:

- Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern,
- Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder
- Kunstflüge,

die entweder von einer *Ausbildungsorganisation* mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von *Eigentumsrechten* oder einer Anmietung ohne Besatzung (*Dry Lease*) betrieben wird, der Flug *keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet* und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.“

Folgerungen:

in diesen Fällen ist auch **Gewinnerzielung möglich**

Beispiele:

- Flugtage von Vereinen mit bezahlten Rundflügen
- Einführungs- und „Schnupperflüge“
- Absetzen von Fallschirmspringern
- Schleppflüge für Segelflugzeuge
- Tätigkeit von FI / FE
- Wettbewerbs- und Schauflüge (nur Kostendeckung)

Folgerungen:

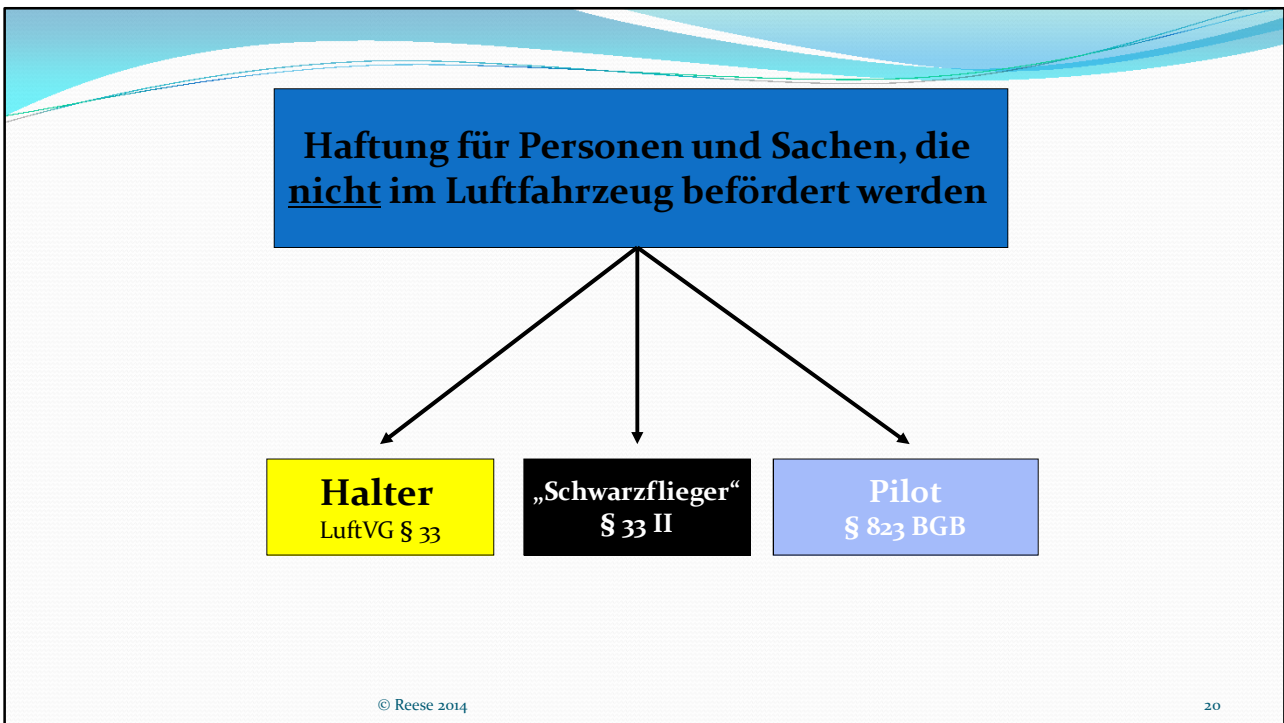
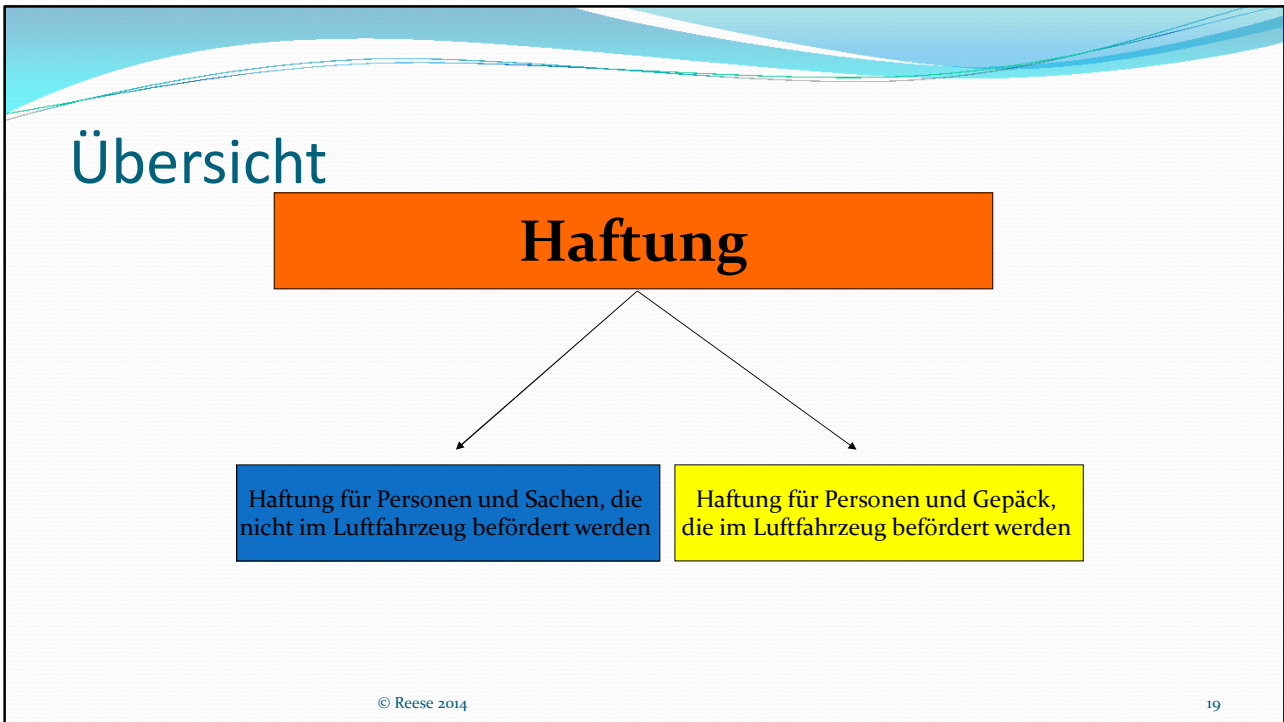
Nicht zulässig:

- Flüge von A nach B oder von A nach A aufgrund eines **Beförderungsvertrags gegen Entgelt** (auch ohne Gewinn) [Betreiber muss „commercial operator“ sein + Pilot muss CPL oder höher besitzen]
 - **Ausnahme** bei *Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis*



© Reese 2014

18



Haftung des Halters (§§ 33 – 43 LuftVG)

- Wird beim **Betrieb** eines Luftfahrzeugs durch **Unfall** jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der **Halter** des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. (Gefährdungshaftung – auch ohne Verschulden!) – Haftung auch bei höherer Gewalt.
- Halter:
 - Wer das Luftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige umfassende Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt
 - z. B. auch der Charterer, nicht: Pilot bei nur vorübergehendem Gebrauch
- Höchstbeträge (deutsches Recht):
 - bei Luftfahrzeugen bis < 1.000 kg MTOM 1,5 Mio. SZR
 - bei Luftfahrzeugen ab 1.000 kg bis < 2700 kg MTOM 3 Mio. SZR
- Durch Halter – (bzw. CSL-) Haftpflichtversicherung (Pflicht!) abgedeckt
- Einwand des Mitverschuldens möglich (§ 254 BGB)

© Reese 2014

21

Haftung des Schwarzfliegers

- Benutzung des Lfz. ohne Wissen und Willen des Halters: Benutzer haftet statt des Halters
- Haftung des Halters besteht weiter, wenn dieser die Benutzung schuldhaft ermöglicht hat
- Bei Gebrauchsüberschreitung oder unbefugter Benutzung durch Angestellte des Halters: haftet nur der Halter
- die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften (z.B. § 823 BGB) bleibt unberührt

© Reese 2014

22

Haftung des Piloten

- als Halter (wie oben)
- nach § 823 BGB (bei Verschulden):
 - der Höhe nach unbegrenzt
 - im Rahmen der Halterhaftpflichtversicherung (bis Höchstbetrag) abgedeckt
 - Haftungsbeschränkungen nicht denkbar

© Reese 2014

23

Haftungsumfang

- Personenschäden:
 - bei Tötung:
 - die Kosten versuchter Heilung
 - die Kosten der Bestattung
 - bei Unterhaltspflichten:
 - der Ersatzpflichtige hat so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde.
 - bei Körperverletzungen:
 - Heilungskosten
 - Verdienstaussfall
 - Schmerzensgeld
 - Höchstbetrag: **600.000€** oder **36.000€** Rente / Jahr / Person
(gilt nur für die Halterhaftung!)
- Sachschäden
 - Im Rahmen der Höchstbeträge

© Reese 2014

24

Haftung des Halters

– **International:**

- Es gilt das jeweilige nationale Recht des Staates, in / über dem sich der Unfall ereignet hat
- evtl. höhere Mindestversicherungssummen, z.B. Skandinavien
- evtl. Haftung nur bei Verschulden (z.B. UK)
- Römer Haftungsübereinkommen nur von wenigen Staaten unterzeichnet
- Montrealer Übereinkommen (MÜ) und WA nicht anwendbar

© Reese 2014

25

Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden

§§ 44 ff.
LuftVG

**aufgrund eines
Beförderungsvertrags**

**ohne Vertrag
(Gefälligkeitsflug)**

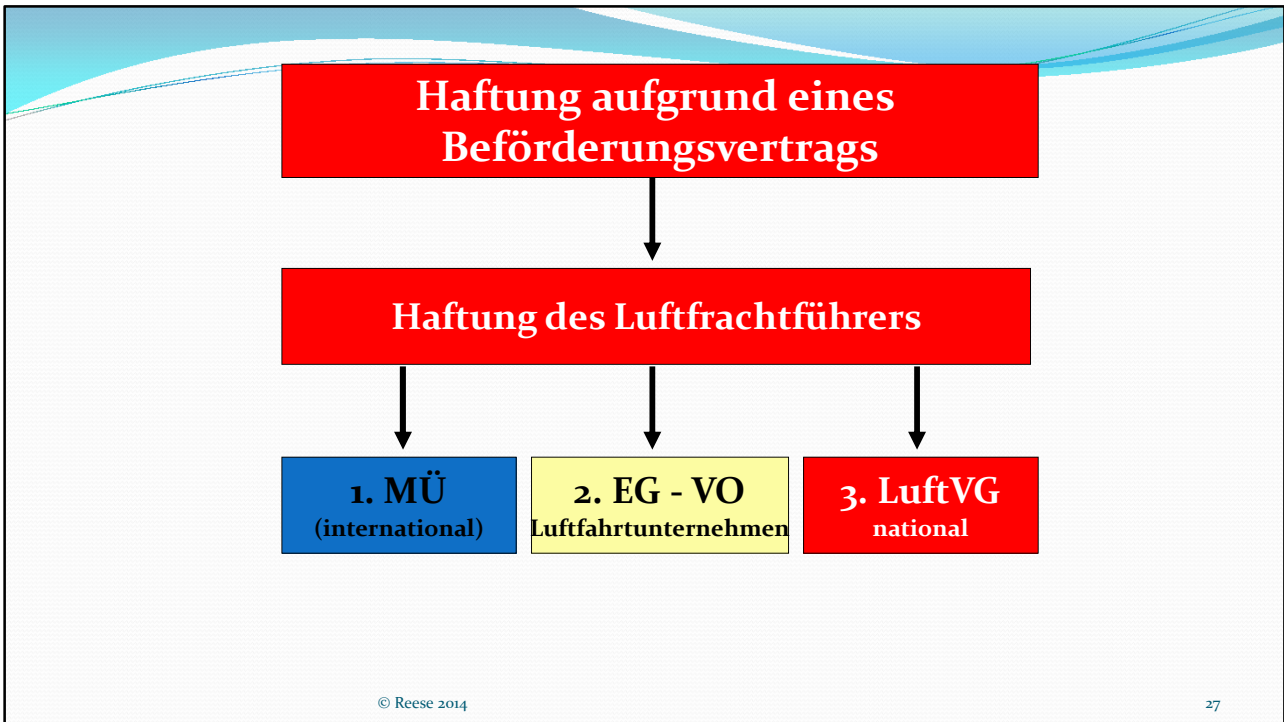
**geschäftsmäßig
/ entgeltlich**

**nicht geschäftsmäßig
/ unentgeltlich**

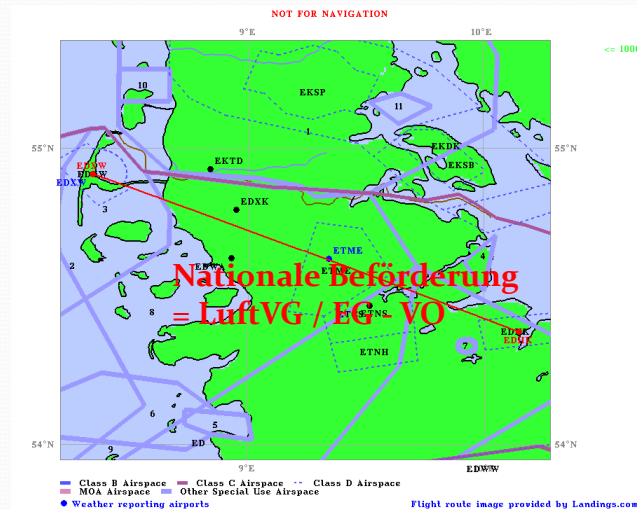
**Haftung nur gem.
§§ 823 ff. BGB**

© Reese 2014

26



(Rein) nationale Beförderung



29

Luftfrachtführer

- Derjenige, der sich verpflichtet, durch
- Vertrag
 - rechtlicher Bindungswille (Fluggast kann die Leistung fordern!)
 - entgeltlich oder unentgeltlich
 - formfrei, also auch mündlich
- im eigenen Namen
- Beförderung von Personen oder Sachen
- auf dem Luftweg durchzuführen
 - vom Startort zu einem anderen Ort oder
 - Rundflug zum Startort zurück

© Reese 2014

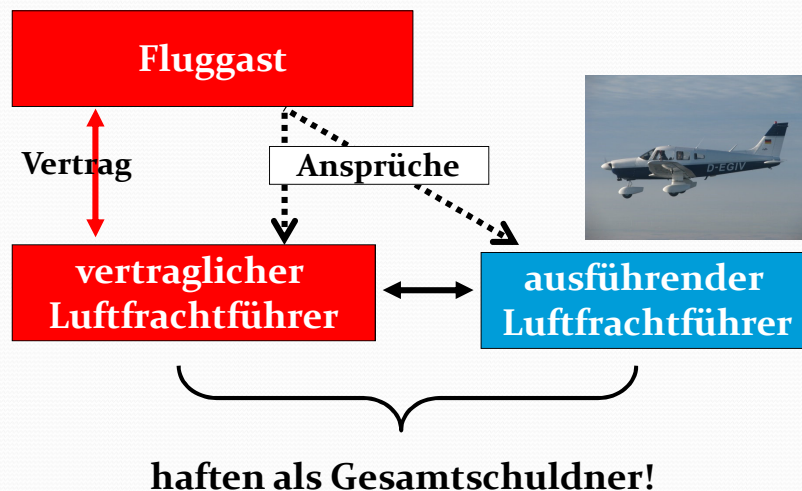
30

Luftfrachtführer

- egal, ob der Lf. die Beförderung selbst oder durch andere (Erfüllungsgehilfen) durchführt
- vertraglicher und ausführender Lf.
- Evtl. auch Pilot, der mit gechartertem Flugzeug Freunde oder Bekannte gegen Bezahlung der Selbstkosten befördert

© Reese 2014

31



© Reese 2014

32

Haftung des Luftfrachtführers

– Voraussetzungen:

– **Fluggast**

- Beförderungsvertrag
- nicht: Besatzungsmitglieder
- nicht: Flugschüler
- nicht: Teilnehmer am „Schnupperflug“
- nicht: Fallschirmspringer beim „Deppenwerfen“
- nicht: aus Gefälligkeit beförderte Personen

Aber: versicherungsrechtlich (Passagierhaftpflichtversicherung) gilt jeder als Fluggast, der nicht Besatzungsmitglied ist [Art. 3 g VO (EG) 785/2004]

Haftung des Luftfrachtführers

– **Unfall**

- plötzlich von außen kommendes, unvorhersehbares Ereignis
- flugbetriebsbedingt
- an Bord eines Luftfahrzeugs oder
- beim Ein- oder Aussteigen
- getötet oder verletzt

Haftung des Luftfrachtführers

- Haftungsumfang:
 - Personenschäden
 - Umfang analog Halter (s.o.)
 - aber: Haftung auch ohne Verschulden bis 113.100 RE (~ ca. 130.000€) je Fluggast
 - darüber hinausgehend: bei Verschulden mit umgekehrter Beweislast keine Beschränkung für Personenschäden
 - Sachschäden (Gepäck)
 - bis 1.131 RE (~ ca. 1.300€)

© Reese 2014

35

Haftung des Luftfrachtführers

- Verspätungsschäden
 - bis 4.694 RE (=SZR) (Höchstbetrag)
 - Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit darüber hinaus unbegrenzt
 - keine Haftung, wenn der Luftfrachtführer und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben

© Reese 2014

36

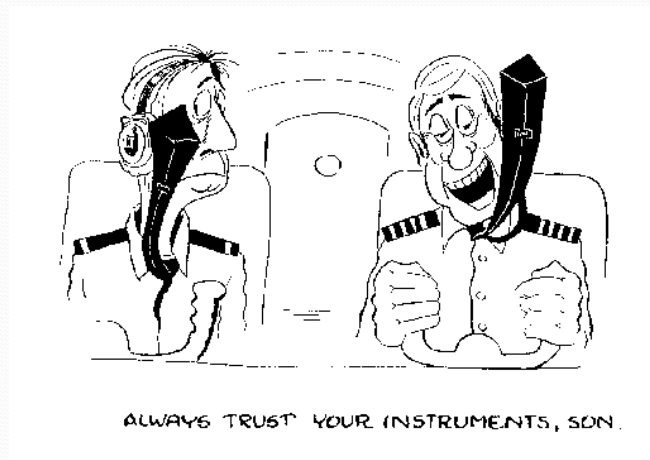
Haftung des Luftfrachtführers

- Haftungsbeschränkungen und -ausschlüsse
 - **nicht** möglich bei **entgeltlicher** oder **geschäftsmäßiger** Beförderung
 - entgeltlich: weite Auslegung
 - Geld: muss nicht kostendeckend sein, Beteiligung genügt
 - sonstige Zuwendung (auch von Vereinsmitgliedern!)
 - sonst: (theoretisch) möglich, aber **§ 309 Nr. 7 BGB** beachten (AGB)!

© Reese 2014

37

Haftung des Piloten



© Reese 2014

38

Haftung des Piloten

- Gilt für alle Schäden innerhalb oder außerhalb des Flugzeugs
- unabhängig vom Bestehen eines (Beförderungs-)vertrags
- § 823 BGB
 - Personen- oder Sachschaden
 - rechtswidrig
 - vorsätzlich oder fahrlässig (Beweislast: Anspruchsteller)
 - Höhe: unbegrenzt

© Reese 2014

39

Haftung des Piloten

- Haftungsbeschränkungen
 - nicht bei Vorsatz
 - sonst *bedingt* möglich (außer bei geschäftsmäßiger oder entgeltlicher Beförderung)
 - Problem bei Verwendung von AGB:
 - § 309 Nr. 7 BGB:
 - nicht möglich bei vertraglicher Beförderung
 - möglich bei Gefälligkeitsflug (ohne Kostenbeteiligung!)

§ 309 Nr. 7 BGB (Haftungsausschluss bei Verletzung von Leben, Körper, Gesundheit und bei grobem Verschulden)
 [In AGB unwirksam ist] a) (Verletzung von Leben, Körper, Gesundheit)
 ein **Ausschluss oder eine Begrenzung der Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit**, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Verwenders oder einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen des Verwenders beruhen;

© Reese 2014

40

Haftungsausschluss

Nur bei reinen Gefälligkeitsflügen!

Formulierungsvorschlag:

„Ich verzichte auf Schadensersatzansprüche gegen ... (Pilot) aus dem Flug am ... von ... nach ... , soweit sie nicht von der für das Flugzeug ... bestehenden Haftpflichtversicherung abgedeckt sind und der Schaden auf – auch grobe – Fahrlässigkeit des Piloten zurückzuführen ist. Dieser Verzicht soll auch für meine Erben gelten.“

Ort Datum Unterschrift

© Reese 2014

41



© Reese 2014

42



Unfälle mit zivilen Luftfahrzeugen

(ausgenommen Luftsportgeräte)
Zeitraum: 01/01/2004 - 31/12/2004

| LFZ-Art und Massenkategorie | Unfälle (gesamt) | Schwere Störungen (gesamt) | Unfälle mit Schwer-verletzten | Anzahl der Schwer-verletzten | Unfälle mit tödlich Verletzten | Anzahl der tödlich Verletzten |
|-----------------------------|---------------------|----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | Spalte S1 | Spalte S2 | S3 aus S1 | S4 aus S3 u. S5 | S5 aus S1 | S6 aus S5 |
| Flugzeuge > 5.7 t | 4 (5) | 29 (35) | 0 (2) | 0 (2) | 0 (0) | 0 (0) |
| Flugzeuge 2.0 - 5.7 t | 6 (9) | 0 (3) | 1 (0) | 5 (0) | 0 (1) | 0 (2) |
| Flugzeuge bis 2.0 t | 92 (113) | 0 (2) | 4 (7) | 9 (15) | 15 (17) | 30 (32) |
| Hubschrauber | 9 (11) | 2 (1) | 3 (2) | 3 (2) | 1 (2) | 3 (2) |
| Reisemotorsegler | 31 (30) | 0 (0) | 2 (1) | 3 (2) | 1 (1) | 1 (1) |
| Segelflugzeuge* | 116 (116) | 1 (0) | 19 (16) | 20 (20) | 9 (17) | 9 (19) |

© Reese 2014

43

Luftfahrt - Versicherungen

– Halter-Haftpflicht

- Haftung des Halters für Drittschäden
- nicht für Personen- und Sachschäden der Insassen des Flugzeugs
- mitversichert: Pilot und andere Personen, die mit Wissen und Willen des Halters an der Führung und Bedienung des Flugzeugs beteiligt sind
- Mindestversicherungssummen (Pflicht!)
 - MTOM < 1000 kg 1.500.000 SZR
 - MTOM < 2700 kg 3.000.000 SZR

© Reese 2014

44

Luftfrachtführer – Haftpflichtversicherung

- Schäden aus der Beförderung oder Mitnahme von Personen und Gepäck mit dem im Versicherungsschein aufgeführten Luftfahrzeugen
- Haftung aus Beförderungsvertrag
- oder: §§ 823 ff. BGB, wenn kein Vertrag besteht
- mitversichert: Pilot und andere Personen, die mit Wissen und Willen des Halters an der Führung und Bedienung des Flugzeugs beteiligt sind
- "Fluggast" [ist] jede Person, die sich mit Zustimmung des Luftfahrtunternehmens oder des Luftfahrzeugbetreibers auf einem Flug befindet, mit Ausnahme der Dienst habenden Flug- und Kabinenbesatzungsmitglieder (Verordnung (EG) Nr. 785/2004)
- im Rahmen Versicherungssumme
- Versicherungspflicht für alle Luftfrachtführer

© Reese 2014

45

CSL - Versicherung

- Combined Single Limit
- Kombination aus Halter- und Luftfrachtführer-Haftpflichtversicherung
- Ausschlüsse (u.a.)
 - Luftfahrzeug entspricht nicht den gesetzlichen / behördlichen Bestimmungen
 - Problem bei Überladung!
 - Pilot ohne die vorgeschriebene Lizenz etc.
 - Kriegsereignisse etc.

© Reese 2014

46

Versicherungen

- Luftfahrt – Unfallversicherung
 - versichert sind:
 - Piloten
 - Fluggäste
 - Arten:
 - Sitzplatzversicherung (an bestimmtes Flugzeug gebunden), max. 250.000€ bei Tod / 500.000€ bei Invalidität je Sitzplatz
 - Versicherung für bestimmte Personen oder Personengruppen mit Namensangabe
 - Vor Abschluss einer Vereinbarung über einen "Privatflug" ist der die Beförderung durchführende Vertragspartner verpflichtet, auf das Fehlen einer Insassenunfallversicherung hinzuweisen. (Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 01. Juli 2004 – 7 U 61/03 –)

© Reese 2014

47

Versicherungen

- Luftfahrt – Kasko
 - Versicherungsfall:
 - jedes auf das Flugzeug einwirkende Schadenereignis, das einen Total- oder Teilschaden zur Folge hat
 - ersetzt wird der Wiederbeschaffungswert bzw. Reparaturkosten ./. SB und Such- und Bergungskosten bis 10.000€
 - Einschränkungen / Ausschlüsse
 - Flugzeug entspricht nicht den gesetzlichen Bestimmungen / behördlichen Auflagen
 - Pilot hat nicht die erforderliche Lizenz / Rating / Medical etc.
 - Flugzeug **nicht** ordnungsgemäß **gesichert**
 - Betriebsschäden (auch bei Fehlbedienung)
 - **Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des VN**
 - Führung durch andere als nach dem Vers.-Vertrag berechnigte Piloten

© Reese 2014

48

Pilot und Versicherung

- Pilot ist (im Rahmen der Versicherungssummen) bei der Halter – und der Luftfrachtführer – Haftpflichtversicherung mitversichert
- gilt auch bei Gefälligkeitsflügen ohne Beförderungsvertrag
- Bei der Kaskoversicherung ist Regress beim Piloten möglich:
 - bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit
 - wenn das abgestellte Luftfahrzeug nicht ordnungsgemäß gesichert war

Haftung des Piloten

- Grobe Fahrlässigkeit:
 - **grob fahrlässig:** „objektiv schwerer und subjektiv nicht entschuldbarer Verstoß gegen die Anforderungen der verkehrserforderlichen Sorgfalt“ (BGH im Zusammenhang mit einem Flugzeugabsturz)
 - Beispiele:
 - fehlende Wetterberatung oder deren Missachtung
 - Flug in niedriger Höhe ohne zwingenden Grund
 - keine Einweisung von Fluggästen in den Gebrauch der Schwimmwesten
 - bewusst falsche Positionsangaben gegenüber ATC
 - Verwendung eines Flugzeugmusters, an dem wiederholt bestimmte Fehlerquellen festgestellt wurden, ohne dass man diesen nachging

Haftung des Piloten

- Grobe Fahrlässigkeit (weitere Beispiele)
 - Treibstoffmangel
 - mangelnde Flugvorbereitung
 - Alkohol
 - VFR – Flug unter IMC

© Reese 2014

51

Risiken

- Schäden oberhalb der Versicherungssummen
 - ➔ Summen erhöhen? – Kosten?
- Eigenschäden
- Schäden von Fluggästen, wenn kein Verschulden und kein Beförderungsvertrag besteht
 - ➔ eigene Luftfahrt – Unfall – Versicherung abschließen

© Reese 2014

52

Empfehlungen

- Beförderungsvertrag zu Lasten des Vereins nur aus zwingenden Gründen (z.B. Flugtag, Ferienpass, Seniorenpass, Gutscheinflug)
- bei Kostenbeteiligung: eigener Beförderungsvertrag, Pilot ist Luftfrachtführer (von CSL abgedeckt)
- bei Gefälligkeitsflügen: Haftungsausschluss vereinbaren