

Zulässigkeit der Mitnahme eines zweiten Luftfahrzeugführers zur Erlangung der erforderlichen Flugerfahrung gem. § 122 LuftPersV für die Beförderung von Fluggästen

RA Hans A. Thor

1. Der Begriff des Sicherheitspiloten

Der Begriff des Sicherheitspiloten ist im deutschen Recht lediglich in der 1. DV LuftVZO (entsprechend JAR-FCL 3.035 f, in § 4 Abs. 6 c am Ende erwähnt und zwar als *Auflage* im Zusammenhang mit einer eingeschränkten medizinischen Flugtauglichkeit (*Operational Safety Pilot Limitation - OSL*). Ein entsprechendes *Informationsblatt für Sicherheitspiloten* findet sich in der Anlage 13 zur ersten DV LuftVZO (ein Auszug ist am Ende beigefügt).

Ist eine derartige *Auflage* in der Lizenz eingetragen, dann darf – ja muss – der Pilot den Sicherheitspiloten auch dann mitnehmen, wenn die 90-Tage-Regel nicht erfüllt ist. Daraus ergibt sich, dass die Mitnahme eines weiteren Besatzungsmitglieds grundsätzlich auch dann zulässig ist, wenn die Voraussetzungen des § 122 LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.026 *nicht* erfüllt sind.

Für sonstige Fälle ist die Mitnahme eines „Sicherheitspiloten“ im Gesetz nicht vorgesehen, insbesondere auch nicht für Flüge zur Erlangung der Flugerfahrung nach § 122 LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.026. Dies muss aber nicht bedeuten, dass die Mitnahme eines zweiten Luftfahrzeugführers nicht zulässig ist.

2. Zusammensetzung der Flugbesatzung

Bei Flugzeugen der E-Klasse besteht die Flugbesatzung in der Regel aus *einem* Luftfahrzeugführer. § 32 Abs. 1 LuftBO bestimmt, dass die Zusammensetzung der Flugbesatzung *mindestens* den in Flughandbuch und anderen Betriebsanweisungen enthaltenen Forderungen entsprechen muss. § 32 LuftBO verbietet nicht, dass über die vorgeschriebene Mindestbesatzung hinaus ein weiterer Luftfahrzeugführer tätig wird, sofern dieser die für das verwendete Luftfahrzeug erforderliche Erlaubnis und Musterberechtigung besitzt.

Diese Auffassung teilen auch der Luftsport-Verband Bayern und dessen Justiziar RA F. Dörner in Absprache mit den beiden bayerischen Luftämtern, indem sie ausführen:

*„Gemäß § 32 Abs. 1 LuftBO besteht eine Flugbesatzung **mindestens** aus den im Flughandbuch geforderten Besatzungsmitgliedern. Dies bedeutet im Umkehrschluss aber, dass auch mehrere Besatzungsmitglieder tätig werden können. Entsprechend kommentiert Grabherr zu § 122 LuftPersV, dass ein mitfliegender zweiter Luftfahrzeugführer, der die für das verwendete Luftfahrzeug erforderliche Lizenz und Klassen- bzw. Musterberechtigung besitzt in seiner Funktion und rechtlichen Stellung nach Mitglied der Flugbesatzung (sog. Sicherheitsflugzeugführer) sein kann. Zu dem selben Ergebnis kam auch bereits der Länderausschuss Luftfahrt im Jahr 1977. Zur Klarstellung der Funktion ist es allerdings erforderlich, gemäß § 30 LuftBO, das Bordbuch entsprechend zu führen und den Sicherheitspiloten als Besatzung einzutragen.“*

Wenn es mit dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer vor Antritt des Fluges entsprechend vereinbart ist, ist der zweite Luftfahrzeugführer „Mitglied der Flugbesatzung“ wie etwa auch der Inhaber eines Funksprechzeugnisses, der dazu bestimmt ist, den Funkverkehr abzuwickeln (BGH vom 30.11.1983, VersR 1984, 155 rechte Spalte unten):

„Entgegen der Auffassung der Revision zählen zur Besatzung nicht nur diejenigen Personen, die zur Bedienung des Fluggeräts notwendig und ausreichend sind. Es kommt daher nicht darauf an, ob das Flugzeug von einem Piloten ohne Mithilfe hätte geführt werden können. Die Besatzung beschränkt sich auch nicht auf das Personal, das nach Maßgabe öffentlich rechtlicher Vorschriften am Flug teilnehmen muß. Hierbei handelt es sich um sach- oder pflichtbezogene Mindestanforderungen, die einer Ausweitung der Besatzung nicht entgegenstehen.“

3. Der Fluggast

Fluggast ist *jede Person*, die sich mit Zustimmung des Luftfahrtunternehmens oder des Luftfahrzeugbetreibers *auf einem Flug* befindet, mit Ausnahme der Dienst habenden Besatzungsmitglieder (VOEG 785/2004 über die Versicherungspflicht).

Fluggast ist nicht, wer dazu bestimmt ist, das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den verantwortlichen Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen (fliegendes Personal) (Urteil des BGH vom 30.11.1983, VersR 1984, 155 f). In dieser Entscheidung führt der BGH weiter aus:

„Zum fliegenden Personal zählt auch der Insasse, der hilfsweise das Flugzeug steuern oder die Führung durch Hilfsdienste unterstützen soll; er scheidet von Beginn des Flugs an als Fluggast aus, selbst wenn er bis zum Unfall die vorgesehenen Tätigkeiten nicht ausgeübt hat.

Demnach kann zum fliegenden Personal auch ein Insasse zählen, der gar keine Tätigkeiten ausübt. Er wird schon dadurch in die Besatzung eingegliedert, daß mit dem Halter des Flugzeugs, dessen Stellvertreter oder dem Piloten abgesprochen wird, er solle sich für den konkreten Flug zur Übernahme flugtechnischer (Hilfs-) tätigkeiten bereithalten.“

Somit ist der zweite Luftfahrzeugführer an Bord zwar nicht „verantwortlicher Luftfahrzeugführer“ i.S. von § 2 Abs. 2 LuftVO, aber Mitglied der Besatzung und somit *kein Fluggast*.

4. Die Bestimmung des § 122 LuftPersV

Die Vorschrift gilt ausschließlich für den Fall, dass *Fluggäste* befördert (mitgenommen) werden sollen. Die Mitnahme anderer Insassen – also etwa eines zweiten Flugzeugführers – ist in der Bestimmung nicht angesprochen und folglich auch nicht an die dort genannten Voraussetzungen geknüpft. Die Mitnahme eines weiteren Besatzungsmitglieds ist daher auch dann möglich, wenn die Voraussetzungen der 90-Tage-Regel nicht erfüllt sind. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut der Bestimmung:

§ 122 Flugerfahrung der Luftfahrzeugführer bei Mitnahme von Fluggästen

(1) Privatluftfahrzeugführer, Segelflugzeugführer, Luftschiffführer oder Luftsportgeräteführer dürfen ein Luftfahrzeug, in dem sich *Fluggäste* befinden, als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nur führen, wenn innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftfahrzeug derselben Klasse, desselben oder ähnlichen Musters, der Art des Luftsportgerätes ausgeführt wurden. Für Sprungfallschirmführer gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass der Sprungfallschirmführer mindestens 10 Fallschirmsprünge durchgeführt hat. Für Freiballonführer gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass der Freiballonführer mindestens einen Start sowie eine Landung aus einer Höhe von mindestens 150 Meter über Grund (GND) durchgeführt haben muss.

Bei genauer Betrachtung ergibt sich aus dem Wortlaut der Bestimmung ferner, dass der Luftfahrzeugführer lediglich die drei Starts und drei Landungen selbst ausführen muss, nicht aber den Flug als solchen, was aber wohl nicht sinnvoll (und wohl auch nicht gewollt) ist.

5. Auswirkungen für den „Sicherheitspiloten“

Haftungsfragen

Bei der Mitnahme eines zweiten Luftfahrzeugführers als „Sicherheitspilot“ ist und bleibt der „erste Pilot“ der verantwortliche Luftfahrzeugführer im Sinne des § 2 Abs. 2 LuftVO und zwar unabhängig davon, ob er das Luftfahrzeug selbst bedient oder nicht (§ 2 Abs. 1 LuftVO). Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat dabei den Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einzunehmen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 LuftVO).

Der „Sicherheitspilot“ kann dann zwar in einer kritischen Situation das Steuer übernehmen, er wird damit jedoch nicht selbst zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer. Dieser bleibt der „erste Pilot“. Er trägt auch die Verantwortung für Handlungen oder Unterlassungen des „Sicherheitspiloten“. Auch der Rat eines auf dem Co-Pilotensitz mitfliegenden erfahreneren „Sicherheitspiloten“ entlastet den verantwortlichen Flugzeugführer nicht (OLG Köln v. 24.04.1980, VersR 1982, 251 ff = ZLW 1982, 75 ff).

a) Haftpflichtansprüche der beiden Besatzungsmitglieder gegeneinander.

Hier gelten die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen. Der „*Sicherheitspilot*“, der, wie oben dargelegt, Mitglied der Besatzung ist, kommt insbesondere nicht in den Genuss der für Fluggäste geltenden günstigen Haftungsregelung des § 45 LuftVG, wonach der Luftfrachtführer bis 100.000 SZR ohne jede Entlastungsmöglichkeit haftet und darüber hinaus aus vermutetem Verschulden unbegrenzt. Bei einem Schadenfall muss der „Sicherheitspilot“ vielmehr den Vollbeweis führen, dass der Schaden (ausschließlich) vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer verursacht und verschuldet worden ist. Im Hinblick auf seine Stellung als „Sicherheitspilot“ dürfte dies schwierig sein.

Für den „*verantwortlichen Luftfahrzeugführer*“ dürfte es ebenfalls sehr schwierig sein nachzuweisen, dass der Schaden (ausschließlich) vom „Sicherheitspiloten“ verursacht und verschuldet worden ist, da er ja selbst der „Verantwortliche“ ist.

b) Haftpflichtansprüche bei Drittschäden.

Hier spielt dies keine Rolle, wer zum Schadenzeitpunkt das Luftfahrzeug geführt hat, da in jedem Falle der Halter in der Pflicht ist.

c) Haftpflichtansprüche von Passagieren.

Derartige Ansprüche scheiden schon deshalb aus, weil die Mitnahme von Fluggästen durch einen verantwortlichen Flugzeugführer auch dann ausgeschlossen ist, wenn sich ein „Sicherheitspilot“ an Bord befindet, da der „verantwortliche Flugzeugführer“ die Voraussetzungen des § 122 LuftPersV gerade nicht erfüllt.

Versicherungsdeckung

Die Stellung des „Sicherheitspiloten“ als Besatzungsmitglied kann auch erhebliche Auswirkungen auf die Versicherungsdeckung haben.

Haftpflichtversicherung

In der Haftpflichtversicherung umfasst der Versicherungsschutz üblicherweise auch die persönliche Haftpflicht *aller Personen, die mit Wissen und Willen des Halters an der Führung und Bedienung des Luftfahrzeugs beteiligt sind* (z.B. Versicherungsbedingungen der Allianz AMU 300/04 § 2 Ziff. 1.1). Wissen und Willen des Piloten, der nicht selbst Halter ist, genügt nicht.

In der *Halterhaftpflicht-Versicherung* sind Ansprüche geschädigter Dritter gedeckt, auch wenn der Sicherheitspilot nur mit dem Einverständnis der verantwortlichen Piloten das Flugzeug gesteuert hat, da sich die Ansprüche in aller Regel gegen den Halter richten werden und nicht gegen den „Sicherheitspiloten“ selbst.

In der *Passagierhaftpflicht-Versicherung* sind Ansprüche des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gegen den mitversicherten Sicherheitspiloten vom Deckungsschutz ausgeschlossen (AMU 300/04 § 4 Ziff. 1.9.4). Dies bedeutet, dass der Sicherheitspilot bei berechtigten Ansprüchen des „Verantwortlichen“ gegen ihn keinen Versicherungsschutz hat. Derartiger Versicherungsschutz besteht auch nicht in der Privathaftpflicht, da dort Ansprüche aus dem Gebrauch von Luftfahrzeugen generell ausgeschlossen sind. **Dies bedeutet ein hohes Risiko für den Sicherheitspiloten.**

Ob und in welchem Umfang hier eine Enthaltungserklärung tatsächlich hilft, hängt vom Einzelfall ab. Handelt es sich um eine reine Gefälligkeit, so kann u.U. von einem stillschweigenden Haftungsausschluss für einfache Fahrlässigkeit auszugehen sein. Bei grober Fahrlässigkeit des „Sicherheitspiloten“ verbleibt es in jedem Fall bei dessen Haftung gegenüber dem „Verantwortlichen“.

Versicherungsschutz besteht jedoch dann, wenn der Sicherheitspilot gleichzeitig Fluglehrer ist und eine entsprechende *Fluglehrerhaftpflicht-Versicherung* abgeschlossen hat.

Ausgeschlossen sind in jedem Fall Ansprüche der Mitversicherten (verantwortlicher Pilot und Sicherheitspilot) untereinander wegen Sachschäden (AMU 300/ 04 § 4 Ziff. 1.9.5).

Kaskoversicherung

In der *Kaskoversicherung* besteht Deckungsschutz – soweit die sonstigen Voraussetzungen erfüllt sind – auch dann, wenn der Schaden durch den Sicherheitspiloten verursacht worden ist. Gehört der Sicherheitspilot nicht zu den namentlich als berechtigt genannten Piloten (Versicherungsbedingungen der Allianz AMU 400/02 Ziff. 5.12.1) dürfte dies ebenfalls unschädlich sein, wenn der verantwortliche Flugzeugführer als berechtigter Pilot genannt ist, da das Luftfahrzeug von ihm „geführt“ wird, selbst wenn es vom „Sicherheitspiloten“ gesteuert wird.

Unfallversicherung

In der privaten *Allgemeinen Unfallversicherung* besteht kein Versicherungsschutz für Unfälle der versicherten Person als Luftfahrzeugführer *sowie als sonstiges Besatzungsmitglied eines Luftfahrzeugs* (AUB 2000 Ziff. 5.1.4). Da der „Sicherheitspilot“ ein *sonstiges Besatzungsmitglied* ist, ist seine private Unfallversicherung bei einem Unfall leistungsfrei (BGH vom 30.11.1983 s.o.).

Versicherungsschutz besteht dagegen im Rahmen einer *Luftfahrt-Unfallversicherung* und zwar sowohl im Rahmen einer namentlichen Luftfahrt-Unfallversicherung wie auch bei der Sitzplatz-Unfallversicherung, sofern der Sitz des Co-Piloten mit versichert ist.

ANLAGE:

(Auszug aus der Anlage 13 zur ersten DV LuftVZO)

Juni 2007

1. DV LuftVZO
Anlagen

Anlage 13
(zu § 4 Abs. 5c)

Informationsblatt für Sicherheitspiloten

1. Die folgenden Ausführungen sollen Sie in Ihrer Funktion als Sicherheitspilot unterstützen. Ihr Pilot ist von der für seine Lizenz zuständigen Stelle für die Durchführung von nicht gewerbsmäßigen Flügen als untauglich, für Flüge mit einem Sicherheitspiloten aber als tauglich eingestuft worden. Obwohl dies aus medizinischer Sicht ziemlich beunruhigend klingen mag, sind die Maßstäbe auch für solche Piloten sehr hoch. Sie würden für ein „normales Leben“ am Boden zweifellos als tauglich eingestuft werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass während des Fluges ein Problem auftritt, ist daher sehr gering. Wie bei jedem Aspekt der Flugsicherheit sollte jedoch auch eine geringe Wahrscheinlichkeit bewertet und so weit wie möglich ausgeschaltet werden. Dies ist der Sinn der Einschränkung Sicherheitspilot.
2. Die Zeit, in der Sie nicht das Steuer übernehmen müssen, gilt nicht als Flugzeit und kann daher nicht eingetragen werden. Sie müssen im Besitz der erforderlichen Musterberechtigung und mit dem Flugzeug vertraut sein. Das Flugzeug muss mit Doppelsteuer versehen sein, und Sie müssen im Besitz der Lizenz sein, in dem vorgesehenen Luftraum und unter den vorgesehenen Bedingungen zu fliegen.

Zur Rollenverteilung zwischen dem „Verantwortlichen“ und dem „Zweiten“ ist dort weiter ausgeführt :

4. Wenn Sie mit einem Piloten fliegen, dessen Handlungsfähigkeit beeinträchtigt sein könnte, sollten Sie besonders die kritischen Flugphasen (wie Start und Landung) überwachen. Es könnte zweckmäßig sein, eine Art Klarliste wie bei gewerblichen Flügen anzuwenden. Wenn die Handlungsfähigkeit Ihres Piloten nachlässt, sind zwei Dinge vordringlich, das Flugzeug zu fliegen und zu verhindern, dass der Pilot die Steuerung gefährdet. Dies wird am besten dadurch gewährleistet, dass ständig feste Sicherheitsgurte (ohne Aufrollautomatik) angelegt sind.

Bei einer klar definierten Behinderung sollte es möglich sein, vorherzusehen, wann Hilfe erforderlich ist (z. B. Vollbremsung) und geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind. Ferner ist folgendes zu beachten:

- (a) Sie sollten das Tauglichkeitszeugnis des verantwortlichen Piloten einsehen, um festzustellen, ob die medizinische Einschränkung an ein Flugzeug mit Spezialsteuerung oder ein besonderes Flugzeugmuster gebunden ist. Wenn das der Fall ist, vergewissern Sie sich, dass das Luftfahrzeug diese Forderung erfüllt.

- (b) Erörtern Sie vor dem Flug mit Ihrem verantwortlichen Piloten die Umstände, unter denen Sie eingreifen und die Steuerung des Flugzeuges übernehmen sollten. Legen Sie während dieses Gesprächs auch fest, ob der Pilot wünscht, dass Sie ergänzende Aufgaben als Besatzungsmitglied ausüben. Ist dies der Fall, sollten diese genau festgelegt werden, damit während des Fluges zwischen Ihnen und dem Piloten keine Unklarheit entsteht. Dies ist während kritischer Flugphasen in Bodennähe besonders wichtig (z. B. bei Start oder Endanflug).

- (c) Denken Sie daran, dass Sie nicht einfach Fluggast sind, sondern jederzeit während des Fluges gefordert sein könnten, das Steuer zu übernehmen. Deshalb müssen Sie auf diese mögliche Situation stets gefasst sein.

- (d) Ferner sollten Sie daran denken, dass sich Unfälle mit zwei qualifizierten Piloten an Bord ereignet haben, weil beide dachten, der andere sei der verantwortliche Pilot. Zwischen Ihnen und dem verantwortlichen Piloten muss es eine Verständigung geben, damit beide jederzeit wissen, wer das Flugzeug steuert. Die Aussage des einen Piloten: „Ich übernehme“ und die Bestätigung des anderen ist einfach und zweckmäßig.

Um zu vermeiden, dass der verantwortliche Pilot während des Fluges verwirrt oder abgelenkt wird, sollten Sie das Steuer nicht berühren, es sei denn, es ist aus Sicherheitsgründen erforderlich, dass Sie das Steuer übernehmen.