

## LUFTFAHRT-VERSICHERUNGEN IN EUROPA HAFTUNG UND VERANTWORTUNG DES HALTERS UND DES PILOTEN

von Fliegern für Flieger - im Frühjahr 2017

**PROLOG :** Die nachfolgenden Versicherungsarten sind so stark mit den einzelnen Gesetzen verknüpft, daß eine Beurteilung ohne Analyse der einzelnen Gesetze nicht möglich ist.

Die Auseinandersetzung mit der Rechtsprechung erfolgt daher allein im Hinblick auf die bessere Verständlichkeit einzelner Vorschriften und deren Abdeckung durch Versicherungsverträge. Bitte haben Sie daher Verständnis, daß wir Sie zur Klärung einzelner Rechtsfragen an Ihren Anwalt verweisen müssen.

Mit Stichtag 28. Juni 2004 wurde durch Ratifizierung des Europäischen Luftverkehrsrechtes auch das normale Bundesrecht in Deutschland geändert und national verbindlich. Die nachstehend aufgeführten Haftungs-, Deckungs- und Versicherungssummen entsprechen diesen Regelungen einschließlich der neuesten Anpassungen im Bereich der garantierten Grunddeckungen.

### 1. HALTER-HAFTPFLICHT-VERSICHERUNG

Gemäß §§ 37 ff. LuftVG ist der Halter eines Luftfahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, den er Dritten -Personen oder Sachen- zufügt, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden. Dabei ist es ohne Bedeutung, ob er sich zum Schadenzeitpunkt in der Maschine befand oder nicht, da er gesamtschuldnerisch mit dem Piloten haftet.

Zwei unterschiedliche Haftungsmöglichkeiten sind hierbei zu beachten:

#### a) Gefährdungshaftung

Der **Halter** haftet mit der gesetzlich vorgegebenen Mindesthaftungssumme für sein Luftfahrzeug.

Die Höhe der Gefährdungshaftung richtet sich nach der Art des Luftfahrzeuges und nach dessen maximalem Abfluggewicht. Seit 01.05.2005 wird diese Summe mit einem Wert in SZR Sonder-Ziehungs-Rechten (SDR für Special Drawing Rights) definiert, um in jedem Land - in jeder Währung - eine analoge Entschädigungssumme zu erzielen. Die daraus resultierenden neuen Mindestdeckungssummen sollten näherungsweise umgerechnet in Euro von den Versicherern angeboten werden.

Die Deckungssumme ist für alle Luftfahrzeuge in dieser Höhe als **-Pflichtversicherung-** ausgelegt und ähnlich der Kfz-Versicherung wird auch hier, bei Abmeldung der Versicherung, das Kennzeichen entzogen.

Da das Prinzip der Gefährdungshaftung bei uns in der Regel keinen Ausschluß zuläßt, sind Drittschäden hervorgerufen durch einen kriegerischen oder terroristischen Akt im Versicherungsschutz in der Regel automatisch enthalten. Zur Klarstellung, bzw. bei Plazierung des Risikos bei einem ausländischen Versicherer ist eine separate Bestätigung zum versicherten Umfang in der Regel erforderlich. Analoges gilt auch dann, wenn Sie ein ausländisch registriertes Flugzeug z.B. N- ? bei einem hier in Deutschland ansässigen Versicherer plazieren.

Selbstverständlich gelten die deutschen Haftungs- und Deckungssummen auch für ausländische Luftfahrzeuge, solange sie sich im deutschen Luftraum befinden. Dabei ist es unerheblich, ob die Maschinen das Hoheitsgebiet nur überfliegen, zu Besuch oder hier in der Bundesrepublik stationiert sind.

Ein bewußtes Unter-, Überschreiten oder Abändern von vorgegebenen Parametern durch den Halter oder den Piloten kann in einem eventuellen Schadenfall durchaus zur problematischen Auseinandersetzung führen, wenn damit vereinbarte Deckungskriterien nicht ausreichend sind. (z.B. falsches Abfluggewicht beim Segelflugzeug +/-500 kg Grenze, beim Oldtimer bewußt falsche Umrechnung von lb in kg, um eine niedrigere Pflichtsumme zu erreichen.)

#### b) Verschuldenshaftung

Der **Pilot** einer Maschine haftet im nachgewiesenen Verschuldensfall, und zwar unabhängig von der eigentlichen Schwere des Fehlers auch nach §§ 823 ff. BGB **unbegrenzt** aus unerlaubter Handlung.

c) Die derzeit gültigen **Mindesthaftungssummen**

alle Luftfahrzeuge (Fallschirme, Gleitschirme / Flugmodelle / Segelflugzeuge, Ballone / Ultraleichtflugzeuge / Motorsegler / Motorflugzeuge)	unter mpw 500 kg	EUR 952.000,00 (SZR 750.000,00)
alle Luftfahrzeuge (Segelflugzeuge, Leichtflugzeuge / Ballone / Motorsegler / Motorflugzeuge, Hubschrauber)	unter mpw 1.000 kg	EUR 1.905.000,00 (SZR 1.500.000,00)
alle Luftfahrzeuge (Motorflugzeuge, Ballone / Hubschrauber)	unter mpw 2.700 kg	EUR 3.810.000,00 (SZR 3.000.000,00)
alle Luftfahrzeuge (Motorflugzeuge, Hubschrauber, Jets)	unter mpw 6.000 kg	EUR 8.900.000,00 (SZR 7.000.000,00)
alle Luftfahrzeuge (Motorflugzeuge, Hubschrauber, Jets)	unter mpw 12.000 kg	EUR 22.860.000,00 (SZR 18.000.000,00)
alle Luftfahrzeuge (Motorflugzeuge, Hubschrauber, Jets)	unter mpw 25.000 kg	EUR 101.600.000,00 (SZR 80.000.000,00)
alle Luftfahrzeuge (Motorflugzeuge, Hubschrauber, Jets)	unter mpw 50.000 kg	EUR 190.500.000,00 (SZR 150.000.000,00)

Ist der Halter der Maschine ein Unternehmen und wird der Schaden durch einen angestellten Piloten schuldhaft verursacht, so kann der Halter (in diesem Fall der Arbeitgeber) zur Mithaftung herangezogen werden. Pilot und Halter haften in diesem Falle gesamtschuldnerisch für den entstandenen Gesamtschaden und eine erhöhte Deckungssumme kann daher durchaus sinnvoll und ratsam sein.

Wichtig ist hierbei auch, daß im Bereich Dritthaftpflicht das Länderrecht in dem der Schaden passiert Vorrang genießt und damit verbindlich wird. Nach Schweizer und teilweise auch Französischem Recht haften hier im Verschuldensfalle Halter und Pilot in der Regel gesamtschuldnerisch und unbegrenzt - und ein an unterster Zulassungsgrenze abgesichertes Flugzeug kann somit für den Halter und auch für den Verein und dessen Vorstand problematisch werden.

Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang auch der Hinweis, daß eine Haftpflicht-Versicherung allgemein nicht nur die Aufgabe hat, einen eventuellen Schaden zu regulieren, sondern auch dazu dient, unbegründete Ansprüche im Namen des Versicherungsnehmers abzuwehren.

Neu eingeführt wurde im Bereich der Gefährdungshaftung, daß nunmehr auch Forderungen auf Schmerzensgeld direkt eingebracht werden können - d.h. diesbezügliche Forderungen bedürfen jetzt in der Regel nicht mehr den Umweg über den Verschuldensnachweis und einer separaten Gerichtsklage.

Um eine vernünftige, angepaßte Deckungssumme im Bereich Haftpflicht zu finden, sollte man sich vorab -zumindest gedanklich und rein theoretisch- mit der fatalen Möglichkeit einer unglücklichen Kette von Zufällen auseinandersetzen, die schlußendlich zu einem Unfall führt oder zumindest führen kann.

Die derzeit oftmals auftauchende 'günstige' Prämie mit der unterst möglichen Absicherung mag den gesetzlichen Vorlagen noch entsprechen, aber sie vernachlässigt die Problematik der unbegrenzten Haftpflicht des Piloten und u.U. auch des Halters schon ab einfachem Verschulden. Eventuelle Forderungsmöglichkeiten haben auch gleichberechtigten Eingang in die Erbmasse und sollten nicht unbedingt mit einem 'Schulterzucken' abgetan werden.

In diesen Bereich gehört auch das Arrangieren, Durchführen oder Teilnehmen an einer Flugveranstaltung. Beginnend bei der richtigen Umsetzung der vorgegebenen Flugplatzparameter bis hin zur Prüfung und Auswahl der entsprechenden Piloten für das jeweils angedachte Flugmanöver. Auch hier gilt, daß die geforderten Mindestabdeckungen den untersten Wert der Absicherung darstellen und die eigentliche Haftung vom Veranstalter über den Einsatzleiter im Tower bis hin zum einzelnen Piloten unverändert das Adverb - unbegrenzt- enthält.

Bitte denken Sie in diesem Zusammenhang auch daran, daß der 'Vorführungsflug' oder 'Kunstflug' bei einer Veranstaltung nicht automatisch im Einsatzprofil 'Sport-, Reise- und Geschäftsflüge' der Maschine enthalten sein muß.

Angefangen bei der leider ansteigenden Zahl an Zusammenstößen in der Luft unter den Hochleistungsseglern bis hin zum Zusammenstoß einer kleinen Katana mit einem Super Puma Transporthubschrauber und dem Fazit von insgesamt 8 Toten und 2 total zerstörten Luftfahrzeugen zeigen, daß selbst bei einer angenommenen Schuldzuweisung von nur 50:50 die normale Dritthaftpflichtdeckungssumme unter Umständen nicht oder schwerlich ausreicht, um den anteiligen finanziellen Schaden komplett aufzufangen.

Analog und nur um einmal einen größeren Fall ganz grob und ohne tiefer ins Detail zu gehen herauszugreifen - bei einem Zusammenstoß eines kleinen Jets mit einer mittleren Linienmaschine wie in Mailand-Linate 2001 ergeben sich folgende harte Fakten: Zwei Flugzeuge total zerstört, ein zerstörtes Hallengebäude, zwei Crews, über 100 Airlinepassagiere und mehrere unbeteiligte Dritte außerhalb der Maschinen (Arbeiter im Hallengebäude). Insgesamt 118 Tote und 4 Schwerverletzte. Nachgewiesen sind Fehler und Fehlentscheidungen angefangen beim Flugplatzbetreiber über ATC bis hin zu den einzelnen Piloten und deren Haftung aus dem normalen Beförderungsbetrag. Selbst wenn man alle Haftungsmöglichkeiten zusammenfaßt und anschließend prozentual verteilt, ergibt sich selbst bei einem Gesamtschaden im mittleren dreistelligen Millionenbereich ein Anteil pro Ansprechpartner von mehr als der normal vorstellbaren und versicherten Deckung.

Ein Blick zu unseren Nachbarn zeigt, daß auch dort das Problem eventuell nicht ausreichender Haftpflichtsummen erkannt und Zug um Zug berichtigt wird. Nachstehend einige Beispiele als Hinweis und allgemeine Information:

- In England, Frankreich oder der Schweiz –um nur einige zu nennen- haben die Flugplätze das Recht die Nutzung mit Vorgaben zu versehen. Angefangen von der Flugerfahrung über eine Einweisungspflicht bis hin zu einer geänderten Mindesthaftpflichtabdeckung.
- Die geplante Landung auf einem englischen RAF-airfield setzt in der Regel eine Mindesthaftung von £ 7.500.000,00, derzeit immerhin gute EUR 8.300.000,00 und die Teilnahme an der Farnborough Airshow setzte schon vor Jahren für Kleinflugzeuge, und somit auch für Segelflugzeuge, eine Halterhaftpflicht-Versicherung von £ 30.000.000,00 (ca. EUR 33.500.000,00) voraus.
- Amerikanische Triebwerkhersteller verlangen vom Betreiber eines Flugzeuges, der dieses mit Ihrem Leihtriebwerk wegen Reparaturarbeiten operiert, in der Regel eine nachgewiesene Third-Party-Liability in Höhe von bis zu US \$ 100.000.000,00.
- Die Benutzung des dänischen Luftraumes ist mittlerweile "europäisiert" und gleichgesetzt mit unseren SZR Werten, wobei die alte Grunddeckung von DKR 65.000.000,00 (ca. EUR 8.700.000,00) für den Teilbereich Grönland derzeit noch unverändert Gültigkeit besitzt.

Dänemark und mittlerweile auch Österreich und die Schweiz weisen übrigens schon in ihrer alten Verordnung sehr höflich, aber nicht minder bestimmt darauf hin, daß eine Zuwiderhandlung bereits einen Straftatbestand darstellt.

### 3. **PASSAGIER-HAFTPFLICHT-VERSICHERUNG**

Die Problematik aus dem Jahr 2013 bei bzw. gegen die Mitnahme von Fluggästen, hervorgerufen durch einen Übersetzungs- und Definitionsfehler seitens des BMVBS, hat sich bereits im Sommer 2013 und Mitte letzten Jahres offiziell aufgelöst und die Begriffe 'Cost sharing' und 'gegen Entgelt' sind geklärt und die private oder vereinsinterne Mitnahme von Fluggästen sind wieder zulässig.

Wichtige und entscheidende Änderungen zum alten LuftVG / LuftVZO sind wie folgt:

- a) die Haftung des Luftfrachtführers bei Flügen gegen Entgelt ist unbegrenzt - und somit generell unbegrenzt (BGB und LuftVG) - eine Beschränkung / Beförderungsvertrag der alten Art existiert nicht mehr.
- b) der Abschluß einer entsprechenden Absicherung des Gastsitzplatzes ist nunmehr - egal auf welcher Rechtsgrundlage die Mitnahme beruht – gesetzlich vorgeschrieben.
- c) Ein Verweis im Vereinsmerkblatt - die Maschinen zum Rundflug sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben versichert - ist für den Gast zur Information hilfreich und wichtig und kann, bzw. sollte auch beibehalten werden.
- d) die derzeit üblichen Deckungssummen von EUR 600.000,00 pro Gastsitzplatz sind bis auf weiteres als gesetzlich ausreichend anerkannt. Bitte achten Sie darauf, daß die manchmal angebotenen 100' + 150'/180' SZR nur das gesetzliche Minimum der Haftung ohne Verschulden, bzw. Verschuldensnachweis darstellen !
- e) die alten Gesetzesparagraphen haben sich etwas verschoben (§45 LuftVG = Neufassung von § 46, §46 und §47 sind neu gefaßt), so daß künftig bei der Passagierhaftpflicht-Versicherung die neue Zuordnung auf den Hinweis -entsprechend §§ 45 ff. LuftVG - geändert werden wird
- f) Die Problematik in der Abgrenzung zwischen "freundschaftlicher" Mitnahme und "verkaufter" Dienstleistung ist nach wie vor ein Thema im normalen Vereinsbetrieb. Fördern Sie das Erlebnis Luftsport und "die Welt von oben sehen" und vermeiden Sie die Einladung zum Sightseeing oder Zielrundflug.  
Wir wollen die Leute vom Fliegen begeistern - aktiv mit dem möglichen Wecken zum späteren selber fliegen und passiv zumindest mit der Akzeptanz, daß ein Flugplatz auch seine Existenzberechtigung hat.

- g) Die Mitnahme von Kindern, incl. die Sitzteilung zwei Kinder unter 10 und ein Gurt usw. -früher geregelt über den § 19 LuftBO wurde noch vor der generellen Neuordnung aufgehoben und gestrichen. Auslegung derzeit – ein Kind – ein Gurt.
- h) Noch ein Punkt - der Gast hat auf der Position des PIC nichts zu suchen. Der Schnupperkurs ist ein sehr eng ausgelegtes Korsett im Bereich der Nachwuchssuche (z.B. Kombination zwischen Schule und Sport) und kein Freibrief für die Festlegung des Pilotensitzes.
- i) Letzter Punkt in dieser Reihe. Alle internen Erklärungen und Beziehungen zum LuftVG, bis dato brav in LuftVZO und LuftBO untergebracht, werden Sie künftig im Bereich "SERA" wiederfinden. Nehmen Sie sich etwas Zeit mit und setzen Sie sich mit der Neuordnung und Neugruppierung auseinander - Ihre Schüler, ehemaligen Schüler und Fliegerfreunde werden dankbar auf Sie und Ihr Wissen zurückgreifen.

Kommt ein Flug ohne Vertrag zustande, oder ist der abgeschlossene Vertrag nichtig, so haftet der Luftfrachtführer wie gehabt unbegrenzt nach § 823 BGB. In diesem Fall muß allerdings der Geschädigte den Schuldbeweis führen.

Weiterhin wichtig ist die Tatsache, daß Forderungen gegen den Luftfrachtführer (in der GA meistens gleichzeitig der Pilot) nicht nur durch den Geschädigten selber, sondern auch durch dessen Rechtsnachfolger gestellt werden können. (Berufsgenossenschaft, Kranken-, Sozial- und Rentenversicherung usw.)

Für den versierten Luftfahrtversicherer ist es normaler Weise unerheblich, auf welcher Rechtsgrundlage die Beförderung erfolgt ist, und ob ein Beförderungsvertrag vorgelegen hat oder nicht. Bis zur Höhe der abgeschlossenen Versicherungssumme hat er in der Regel für den Schaden einzutreten und dann auch Deckung zu gewähren.

Bei Vereinsmitgliedern untereinander ist das "Cost sharing" in der Regel immer gegeben, da die Maschinen aus den Mitgliedsbeiträgen und Spenden der Vereinsmitglieder finanziert werden und somit eine generelle Kostenteilung die Basis ist.

Ähnlich verhält es sich bei Haltergemeinschaften, da auch hier die anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten aus einem gemeinsamen Topf getragen werden.

Es muß in diesen beiden Fällen jedoch sichergestellt sein, daß eine "Beförderung" auch tatsächlich vorliegt bzw. vorgelegen hat. Flüge mit Arbeitsteilung - einer fliegt - der andere navigiert und macht den Funk (Rallye/Wettbewerb) oder Schulungsflüge beinhalten mit Sicherheit keinen "Beförderungsvertrag". Aber die Haftung und eine eventuelle Inanspruchnahme via 823 BGB usw. sind deswegen nicht ausgeschlossen.

Etwas komplizierter wird das Ganze, wenn sich der rechtliche Halter der Maschine und somit eigentlicher Vertragspartner des Versicherers, als Gast in "seiner" Maschine befördern läßt, da sich damit unter Umständen der Haftungsanspruch gegen sich selber richtet. Auch die ehrenamtlich Mitnahme von Staatsdienern, von der Verkehrsüberwachung über Wasserschutz bis hin zur Koordination im Falle eines Waldbrandes fällt zumindest nicht unter den normalen Begriff eines Rundfluges und bedarf zumindest der bestätigten Kenntnisnahme oder Dokumentation seitens des Versicherers.

Hier nochmals eine Zusammenfassung häufig gestellter Fragen:

- Ich fliege allein und nehme nie eine Person mit

*Tja , wenn kein Gast dabei ist, brauche ich auch keine Absicherung - zumindest hier in Deutschland nicht. Wenn ich aber einen Gast an Bord habe und keine Versicherung - dann habe ich ein Problem. Bitte hier die besondere Auslegung in Österreich beachten!*

- Ich fliege nur mit meiner Familie

*Gehe ich mit meinem 11-jährigen Sohn, der bei mir auch noch in der Krankenkasse mitversichert ist, am Sonntag zum fliegen, bin ich zwar nach wie vor verantwortlich, aber ein möglicher Haftungsregress z.B. via einer Krankenkasse ergibt sich in der Regel nicht.*

*Ist der Sohn schon etwas älter, verdient schon selbst sein Geld, dann ist er auch selbst über seine Krankenkasse abgedeckt und eine eventuelle Regressforderung gegen mich als Pilot für erbrachte Leistungen wäre möglich.*

*Analoges gilt natürlich, wenn man den Freund oder die Freundin des Kindes mitnimmt. Auch hier ist es eine dritte Person, für die ich als Pilot mindestens über das §§ 823 ff. BGB zur Verantwortung herangezogen werden kann.*

*Geschwister, Tanten und auch Schwiegermütter sind dritte Personen und ich als Pilot stehe in der Verantwortung via § 823 BGB oder via LuftVG (EG-VO 785/2004, und eine Absicherung ist dringend geboten.*

- Ich fliege nur im Verein

*Mache ich einen Überprüfungsflug, einen Checkflug oder nehme ich mir einen Safetypiloten mit, habe ich zwar keinen Gast an Bord, aber dennoch hafte ich u.U. via §§ 823 ff. BGB in einem eventuellen Schadenfall.*

*Fliege ich einen Kumpel schnell zum Nachbarplatz z.B. zum Abholen seiner Maschine aus der Werft, dann ist er spätestens auf der Sitzposition 3 in der Maschine Gast.*

- Ich fliege eine alte Maschine, z.B. eine Jodel DR 1050 mit 2+2 Sitzen, wobei die hintere Sitzbank nur eine zulässige Belastung von insgesamt 50 kg hat

Hier sollten Sie mit Ihrem Versicherer eine Lösung finden. Die Versicherung eines nicht nutzbaren Platzes macht keinen Sinn und so sollte man in der Regel auch eine brauchbare Lösung finden. Der Ausbau der Gurte oder des Sitzes wäre z.B. hilfreich um die Einsatzstruktur zu belegen. Die offizielle Reduzierung der Plätze und Eintragung in den Zulassungsdokumenten ist möglich aber kostenintensiv.

Um es vielleicht nochmals klar zu definieren:

Über eine bestehende Passagierhaftpflicht- oder CSL-Haftpflicht-Versicherung sind mögliche Forderungen auf der Grundlage EG-VO 785/2004 sowie §§ 823 ff BGB abgedeckt - zumindest in dem von Ihnen abgesicherten finanziellen Rahmen.

Wie so oft steckt auch hier der Teufel im Detail und ich meine, daß wir es unseren Familien einfach schuldig sind, zumindest ein Mindestmaß an Vorsorge für den Fall der Fälle vorzuhalten.

Im Hinblick auf Europa gibt es aber noch andere Punkte, an die wir uns gewöhnen sollten. Unterschiedliche Rechtssysteme und Hintergrundversorgung (Kranken-, Unfall-, Rentenversicherung usw.) bis hin zu einer gewünschten neutralen Wertermittlung, bzw. Summendefinition via SZR/SDR (Sonder-Ziehungs-Rechte / Special-Drawing-Rights) öffnet mehr Türen als Sie vielleicht denken.

#### 4. **CSL-DECKUNG: (combined single limit)**

Hierbei handelt es sich um eine für große Maschinen gebräuchliche Form der Haftpflicht-Versicherung, die jedoch mittlerweile mehr und mehr gleiches Interesse bei kleineren Reisemaschinen findet.

Entscheidend bei dieser Versicherungsform ist eine gemeinsame, einheitliche Deckungssumme von z.B. 3, 6, 10, 15 und mehr Millionen EUR für die Maschine und die Bereiche Halter-Haftpflicht **und** Passagier-Haftpflicht zusammen. Eine Summeneinschränkung (ein sogenanntes Sublimit) für einen einzelnen Bereich entfällt zumindest in der Regel für die nach deutschem Recht plazierten Verträge.

Diese Deckung bietet eine echte Alternative in bezug auf eine erhöhte Deckungssumme und einen optimierten Versicherungsschutz. Der Vorteil liegt schlicht und einfach darin, daß wesentlich höhere Deckungssummen für beide Bereiche zur Verfügung stehen.

Für diejenigen, die selbst nicht Halter einer Maschine sind, kann auch eine **subsidiäre** CSL-Versicherung, d.h. eine personenbezogene Deckung abgeschlossen werden. Die maschinengebundene Versicherung ist jedoch immer vorleistungspflichtig, so daß sich dadurch für den Piloten auch eine Höherversicherung ergeben kann.

#### 5. **SITZPLATZ-UNFALL-VERSICHERUNG**

Die Sitzplatz-Unfall-Versicherung ist nicht gleichzusetzen mit der Passagier-Haftpflicht-Versicherung, da sie, ohne Ansehen der Person und ohne Klärung der Schuldfrage, die vereinbarte Summe zu Tod oder Invalidität freistellt. Als "Beitrag" für die hinterbliebenen Familien zum kurzfristigen Auffangen der anfallenden Bergungs- und Heimholkosten jedoch mehr als hilfreich.

##### a) **Schulungsflüge**

Versichert sein müssen die beiden vorderen Pilotsitzplätze, teilweise kann auch die Versicherung der gesamten Maschine erforderlich oder gewünscht sein (z.B. bei Navigationseinweisung mit mehreren Schülern oder bei Vollastflügen). Die Höhe der Versicherungssumme richtet sich nach den Bestimmungen der einzelnen Länder. In der Regel werden jedoch zur Zeit noch EUR 20.000,00 Tod / Invalidität pro Platz gefordert.

##### b) **Luftfahrtunternehmen**

Durch generelle Aufhebung des § 50 LuftVG, da ein Teil der Sofortversorgung nunmehr auch über die Passagierabsicherung erledigt wird, **entfällt** dieser Teil zumindest für die in Europa agierenden Betriebe. Achtung: Es können aber noch interne Sonderregelungen und Auflagen bestehen für spezielle Einsätze an die Sie als Halter oder Betreiber noch gebunden sind. (Ambulanzflüge / Hilfeinsatz / Vermessungsflüge).

In diesem Zusammenhang sei nochmals darauf hingewiesen, daß auch tatsächlich ein Unfall vorliegen muß. (Ein tödlicher Herzinfarkt während eines Fluges ist kein Unfallereignis und somit auch nicht erstattungspflichtig).

Die vereinbarte Summe zur Invalidität gilt als 100-% Summe; d.h. im Falle einer Teilinvalidität wird die Summe analog dem ärztlich festgestellten Invaliditätsgrad ausgezahlt. (EUR 100.000,00 Versicherungssumme - Invalidität wird mit 42 % festgestellt - Auszahlung somit EUR 42.000,00)

## 6. **KASKO-VERSICHERUNG**

Die Kasko-Versicherung deckt den Verlust oder Schaden am Luftfahrzeug, der durch ein Unfallereignis, das plötzlich mit mechanischer Gewalt, außerhalb des normalen Betriebes, unmittelbar von außen einwirkt, entsteht.

Darüber hinaus besteht Versicherungsschutz bei Brand, Blitzschlag, Hagel, Explosion oder Elementarereignissen generell und somit auch bei Schäden aus Überflutung oder Halleneinsturz durch Sturm oder Schneedruck. Der Diebstahl des gesamten Luftfahrzeuges, bzw. Teilen hiervon ist ebenfalls miteingeschlossen.

Die Sonderinstrumentierung (Nav/Com, X-ponder, ELT, GPS usw.) kann, muß aber nicht in der Kaskoversicherungssumme enthalten oder überhaupt versichert sein. Unter der Konfigurationen Zellenwert, Instrumente und Selbstbehalt wie z.B. bei einem hochwertigen Segelflugzeug könnte sich somit Versicherungssumme und Prämie u.U. merkbar reduzieren lassen.

In der Reihe der Forderungsmöglichkeiten tauchen mehr und mehr auch Folge- oder indirekte Kosten auf für Bergung von Personen und Material und Kosten für Search and Rescue, bzw. Kosten für den Einsatz der Feuerwehr und des THW auf. Bei geplanten "Auslandsflügen" ist eine Nachbesserung / Klärung des eventuell möglichen Versicherungsumfanges daher durchaus sinnvoll.

Gegenüber 'normalen' Luftfahrzeugen und UL's besteht für Segelflugzeuge und Motorsegler mit Klapptriebwerk meist auch dann Versicherungsschutz, wenn sie sich auf einem Straßentransport in einem Hänger befinden. Der im Hänger arrangierte Containertransport via Cargo per Schiff oder Flugzeug ist in der Regel nicht automatisch erfaßt und muß dann, wie bei UL-, Motorflugzeugen und Hubschraubern separat abgesichert werden. Sonderregel sind möglich – sprechen Sie mit Ihrem Versicherer / Makler.

Entgegen der Kfz-Vers. gibt es in der Luftfahrt nur eine Vollkasko- und keine Teilkasko-Versicherung. Der Prämiensatz richtet sich u.a. nach folgenden Kriterien: Flugzeugtyp, Alter, Einsatz, Piloten, Lizenzen und Schadenverlauf.

Auf die Kaskonettoprämie wird in der Regel ein "Schadenfreiheitsrabatt" oder "Beitragsnachlass" von bis zu 15% gewährt, der entweder im vorhinein abgezogen, oder im nachhinein erstattet wird. Bei Inanspruchnahme der Versicherung oder Kündigung des Vertrages verfällt der gewährte Rabatt für das betroffene Versicherungsjahr und ist nachzuzahlen.

In der Regel gilt ein Selbstbehalt im Schadenfall von mindestens 1 % der Versicherungssumme, mindestens jedoch EUR 1.000,00 pro Schadenfall vereinbart. Eine Erhöhung dieses Wertes in Richtung 3, 5 oder sogar 10 % kann ab und an sinnvoll oder hilfreich sein um die anteilige Prämie spürbar zu reduzieren. Aber achten Sie auf die Unterscheidung zwischen Selbstbehalt je Teilschadenfall und je Schadenfall.

### **AUSSCHLÜSSE / DEFINITIONEN**

Ein Schaden ist nicht ersatzpflichtig, wenn der Versicherungsnehmer selbst grobfahrlässig oder vorsätzlich den Unfall verursacht hat. Hierzu zählen u.a. das Unterschreiten der Mindestflughöhe, keine Wetterinfo, kein Pre-flight-check, eine mangelhafte Lizenz, eine fehlende oder abgelaufenen Validation aber eben auch "zu viel" Alkohol, "zu wenig" Treibstoff oder schlichtweg ein "zu hohes" Gewicht für die Maschine, was leider immer noch zu oft eine der Schadenursachen ist.

Sind Pilot und Versicherungsnehmer nicht identisch (z.B. Verein), tritt der Versicherer in der Regel auch bei grobfahrlässigem Handeln seitens des Piloten in den Schaden ein, erwirkt sich aber automatisch ein internes Regreßrecht gegen den Piloten selbst.

Eine reine Fahrlässigkeit, im Umgangsdeutsch auch Fehler oder einfaches Verschulden genannt, führt weder zum Verlust des Versicherungsschutzes, noch bringt sie dem Versicherer automatisch eine Regressmöglichkeit gegen den Piloten.

Ausgeschlossen sind aber Schäden, denen kein Unfallereignis vorausgegangen ist, wie z.B. durch Verwerfung und Überbeanspruchung durch zu starkes oder falsches Abfangen (unerlaubter Looping usw.), oder ein innerer Motorschaden durch Fehlbedienung oder Überlastung im 'Arbeitsflug' wie beim Absetzen von Fallschirmspringern oder Schleppeinsatz.

Das Überschreiten der empfohlenen Motorlaufzeit führt im privaten Bereich übrigens nicht automatisch zum Ausschluß der Deckung, zumindest solange die Maschine seitens der Werft / Prüfers als lufttüchtig bestätigt ist. Der abgeschlossene Versicherungswert in der Kasko sollte diesem Umstand jedoch Rechnung tragen – reziprok natürlich auch nach der Grundüberholung.

Kreditgeber verlangen in der Regel den Einschluß der groben Fahrlässigkeit in den Versicherungsschutz, wenn sie die Finanzierung der Maschinen übernommen haben. Dies ist in der Regel gegen einen Zuschlag aus der Kreditsumme möglich und macht Sinn, damit die Forderungen der Bank erfüllt werden.

Ausgeschlossen sind Schäden hervorgerufen durch Krieg, Aufruhr, Streik, Terror-, Gewalt- und Sabotageakte, sowie Entführung und Konfiskationen jeglicher Art. Eine Absicherung für diesen Bereich ist durch eine sogenannte Kriegs-Deckung möglich. Die Prämie hierzu beträgt je nach Risiko zwischen 0,08 % pro Jahr und 0,25 % pro Tag, je nach dem welches Land / Stadt gerade angefliegen werden muß. Hier sei noch darauf hingewiesen, daß diese Ausschlüsse auch für die Bereiche Haftpflicht- und Unfall-Versicherung gelten und ebenfalls auf Wunsch separat abgesichert werden können und sollten.

In der letzten Zeit kamen öfters die Anfragen zur Auslegung bei sog. Folgeschäden und deren Bearbeitung. z.B. bei Fahrwerksbruch wegen Materialschaden, gefolgt von schwerer Beschädigung im Bereich Prop. und Motor. Wir haben diese Problematik mit den eigentlich führenden Versicherern und Maklern in dieser Branche diskutiert und die einhellige Aussage und Erfahrungswerte zeigen, daß hierbei kein Ausschluß für den Folgeschaden greift oder praktiziert wird. Konkret hierzu ein Auszug aus den Stellungnahmen der Allianz zu dieser Problematik:

*"...Im Ausgangsschadenfall, in dem wegen des Bruchs der rechten Fahrwerksachse das Flugzeug ins Schlingern gerät und die rechte Tragfläche nebst Propeller Bodenkontakt erfährt, ist der Schaden an der Tragfläche und am Propeller eindeutig verursacht durch ein von außen her mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis außerhalb des normalen Betriebs. Dies ist die Voraussetzung für die Eintrittspflicht des Kasko-Versicherers. Nach Auffassung der Allianz Vers.-SE wäre deshalb der Schaden an der Tragfläche nebst Propeller eindeutig versichert gewesen.*

*...Ein anderes Ergebnis lässt sich nach Auffassung der Allianz in Schadenfällen der vorliegenden Art unter Zugrundelegung der marktüblichen Kasko-Bedingungen nicht ernsthaft vertreten, da Versicherungsbedingungen im Falle von Unklarheiten immer zu Gunsten des Versicherungsnehmers auszulegen sind. Wir meinen allerdings, dass eine Unklarheit gar nicht besteht, weil die Versicherungsbedingungen bei sachgerechter Auslegung gar keinen völligen Deckungsausschluss zulassen. Zu überprüfen sind also nicht die Kasko-Versicherungsbedingungen, sondern die Regulierungspraxis einzelner Versicherer."*

Leider sind Schäden oftmals nicht immer direkt und eindeutig zuzuordnen und gerade da bedarf es Partner, die zumindest das Fliegen ansich nachvollziehen können. Was mache ich mit einer technisch bedingten Außenlandung ohne Schaden am Flugzeug - aber Bergungskosten zur Wiederinbetriebnahme? Was mache ich als privater Halter bei einem technisch notwendigen Shockloading bei einem zeitlich abgelaufenen Motor? Was mache ich auf einem Urlaubsheimflug, wenn der eigentlich eingetragene Pilot wegen leichter Krankheit wie vertretenes Fußgelenk oder einer simplen Magenverstimmung ausfällt?

## **7. SCHLUSSBEMERKUNG**

Die EU hat uns zwar die Wahl unseres Versicherers in der Gemeinschaft freigestellt, doch bringt es diese Freiheit auch mit sich, daß der Halter, der seine Haftung versicherungstechnisch weitergeben will, sich auch überzeugen muß, daß sein künftiger Partner auch dem Anspruch genügt, den er als Maßstab für inländische Versicherer gewohnt war.

Eine nunmehr nach EU-Recht mögliche Insolvenz oder Konkurs des Versicherers führt nicht nur zu einem Leistungsverlust in einem eventuellen Schadenfall, sondern auch dazu, daß u.U. die eingezahlte Prämie verloren ist und neuer Versicherungsschutz mit erneuter Prämienzahlung eingekauft werden muß.

Aber auch die mittlerweile auftauchende Formulierung "der Makler ist in der Wahl des Versicherers frei" ist nicht unproblematisch, bzw. hinterfragenswert. Der Halter kauft sich einen möglichen Deckungsschutz zu einem eventuellen Schadenanspruch, der gegen ihn als Halter gerichtet ist. Der Verantwortliche bleibt dabei der Halter und der Pilot und nicht der Versicherer oder Makler. Selbst bei einem vermeintlichen Gerichtsstand Deutschland muß ich mich bei einfacher Klärung einer Haftungsproblematik mit einem ausländischen Versicherer in seiner Landessprache (Dolmetscher, Landesrechte usw.) auseinandersetzen. Mag das in Englisch oder Französisch vielleicht noch einfach zu erledigen sein, wird es bei den meisten Sprachen der anderen EU-Staaten von Finnland bis Portugal definitiv schwierig und auch kostenintensiv.

Ein weiterer interessanter Punkt dabei ist auch, daß der Pilot oder Halter (und damit bei Vereinen auch der Vorstand) unter Umständen auch eine Langzeitverantwortung zu akzeptieren hat (verunfallter Passagier mit Rückenverletzung / Rollstuhl usw.). Die Verantwortung beläuft sich z.B. auf eine monatliche Rente für den verunfallten Passagier oder dessen Hinterbliebene. Wenn der gewählte Versicherer dann z.B. nach 5 Jahren mangels finanzieller Mittel liquidiert oder insolvent wird, steht der Halter oder Pilot unter Umständen mit einer rechtlichen Forderung eines Dritten gegen sich, plötzlich alleine da.

Nochmals und eindeutig: Lassen Sie sich als Halter Ihr Recht in der Wahl Ihres Versicherers nicht nehmen !

Es ist Ihr finanzieller Regenschirm - und nur Ihrer !

In der letzten Zeit kommt es vermehrt zu einer Vermarktung von Versicherungen über die Prämie ausschließlich und Umfang und Hintergrundwissen zum Eigentlichen - dem Versicherungsschutz nämlich - treten in den Hintergrund. Konkurrenz ist gut, aber wie die letzten Jahre mehr als deutlich gezeigt haben, ob Banken, Energieversorger oder Fluglinien - Leistung hat ihren Preis - und der alte Großvaterspruch 'Schuster bleib bei deinen Leisten' müsste wieder mehr an Bedeutung gewinnen.

Bitte denken Sie auch daran, daß die unteren Basisgrenzen im Bereich der Passagierhaftpflicht (SZR 100' + 150/180') nicht das Ende des Haftungsbereiches darstellen sondern nur den Bereich bis zu dem Sie als Luftfrachtführer in der Regel keinen Gegenbeweis zur Entlastung führen können. Dies heißt aber auch, daß über die unbegrenzten Haftung, der Sie als Pilot generell ausgesetzt sind, auch die berechtigten Forderungen für die eventuell notwendige Versorgung einer geschädigten Familie, einforderbar sind.  
(Siehe auch Pkt. 3, Seite 3)

Eine pauschale CSL mit 5 Mio. Deckungssumme für eine viersitzige 172 oder PA 28 macht keinen Sinn, da sie am untersten machbaren Limit laviert und somit allein bei einer unvorhergesehenen Wechselkursänderung Sie als verantwortlichen Halter u.U. in eine Unterdeckung führen könnte. Der rechnerische Wechselkurs SZR-EUR steht heute (15.03.2017) bei 1,272 !

Es gehört auch zu den etwas schwierigeren Punkten in der Arbeit als Vereinsvorstand oder verantwortlicher Ausbildungsleiter im voraus und ohne direkten Grund über Sachen nachzudenken, geistig durchzuspielen, wer was und wie macht, wenn es zu einem Zwischenfall im Flugbetrieb kommt. Nehmen Sie sich bitte die Zeit und setzen sich mit der Thematik auseinander, was, wie und durch wen in einem Schadenfall zu erledigen ist. Bitte denken Sie auch daran, daß neben den Unfallopfern selbst auch deren Familien und unter Umständen auch die unvorbereiteten ehrenamtlichen Helfer anschließend Hilfe benötigen könnten. Der Nutzen aber eben auch das finanzielle Mittragen von Einrichtungen wie CISM und Stiftung Mayday oder Fly-Top usw. sollten man hier nicht vergessen.

Das Haus Peschke ist für Sie seit mehr als 50 Jahren im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt als Vermittler und freier Makler tätig. Neben dem Wissen als aktiv tätige Piloten besitzen wir als einer der wenigen Makler auch direktes Zeichnungs- und Policierungsrecht für die Allianz GC&S SE in München, der Axa Vers. AG Köln und im Bereich Kasko auch für Lloyd's London via Aviabel, Brüssel. Eine weiterhin übergreifende Zusammenarbeit mit den anderen **Luftfahrt-Versicherern** wie Axa-Corso, Nürnberger Vers.-AG, HDI-Gerling oder Euro-Aviation in Hamburg ist dabei selbstverständlich.

Die Änderungen der letzten Zeit incl. LuftBO und LuftVZO usw. zur jetzigen **SERA**, die Umsetzung der **ATO**, aber auch die laufenden Umstellungen im Bereich EASA-FCL, CAMO usw. bringen eine Vielzahl an Problemen mit sich, die wir alle Zug um Zug abarbeiten und umsetzen müssen. Wir Piloten, Sie als Fluglehrer, die Landesverbände, und die Landesbehörden und somit auch das BMVBS in Bonn müssen uns daran gewöhnen, daß Gesetze künftig mehr und mehr via Brüssel direkt kommen und wir uns bei Widerspruch oder Änderungswünschen frühzeitig in Brüssel melden müssen.

Aber - wie in so vielen anderen Dingen und Entscheidungen gilt auch hier: **WIR** Piloten müssen uns melden, einbringen, mitarbeiten - aber auch lernen damit umzugehen und zu leben.

Allerdings - und auch auf dies muß ab und an mal klar hingewiesen werden - ohne die Verbände mit verbrieften Zugang zu europäischen Organen - und dies sind ausschließlich **EAS** (Europe Air Sports) via DAeC und Landesverbände für den Bereich Luftsport und deren Vereine und die **IAOPA-EUR** via der nationalen AOPA's für den allgemeinen Kernbereich der General Aviation - haben wir als Piloten und Flugzeug-Halter keine Stimme in Europa.