



Lizenzkontrollen in Luftsportvereinen?

Die Neuregelungen der LuftPersV haben es bekanntlich in sich: Sie verlangen nicht nur ein mitunter beachtliches Mehr an Starts und Stunden, die der verantwortliche Luftfahrzeugführer zum Erhalt der Möglichkeit seiner Lizenz bzw. für deren rechtmäßige Ausübung aufweisen muss, viel schwerer wiegt, dass er erheblich komplizierter ist, wie sich jeder Luftfahrzeugführer zunächst einmal selbst vor jedem einzelnen Flug Gewissheit darüber verschaffen muss, ob seine Lizenz noch gültig ist: Gemäß § 3 LuftVO ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer für die ordnungsgemäße Durchführung seines Fluges verantwortlich und damit auch und insbesondere dafür, dass er persönlich die lizenzrechtlichen Vorgaben erfüllt.

Soweit, so gut: Das ist doch eindeutig, könnte man denken. Und das ist sicherlich auch richtig, was die Umschreibung der diesbezüglichen permanenten Kontrollpflicht des verantwortlichen Luftfahrzeugführers entspricht. Doch ist damit der Vereinsvorstand „aus dem Schneider“? Wohl nicht!

Gefahr droht hier im Wesentlichen von zwei Seiten: Zum einen gilt es bei der Nutzung von Fluggerät regelmäßig, die Versicherungsbestimmungen zu beachten. Betrachten wir etwa den Fall, dass für ein Luftfahrzeug eine Kaskoversicherung abgeschlossen wurde, so berufen sich die Versicherer auf einen Passus in ihren Versicherungsbedingungen, wonach kein Versicherungsschutz besteht, wenn der verantwortliche Luftfahrzeugführer nicht im Besitze der erforderlichen Lizenz ist. Das kann zwar als solches dem Versicherungsnehmer nicht unmittelbar entgegengehalten werden, es sei denn, der Verein als Luftfahrzeughalter und Versicherungsnehmer hat dieses schuldhaft ermöglicht. Da nun aber ein (rechtsfähiger) Verein nicht selbst handeln kann, kommt es auf das Verschulden des handelnden Organs, mithin grundsätzlich des Vereinsvorstandes an. Die entscheidende Frage lautet dann schlicht: Hat der Vereinsvorstand alles Zumutbare getan, um zu verhindern, dass der in Rede stehende Pilot den Schaden verursachenden Flug ohne Lizenz durchführte (Kausalität zwischen Ursache und Schaden einmal unterstellt)?

Exakt diese Frage stellt sich letztlich aber auch im Zusammenhang mit Passagierflügen. Hier wird man sich – erschwerend – weiter vergegenwärtigen müssen, dass die Rechtsprechung um so strengere Anforderungen an einen potentiell Handlungspflichtigen stellt, je gravierender der Schaden ist, der durch dessen mögliches Fehlverhalten, in der Regel eben das Unterlassen einer dem Vereinsvorstand gebotenen Handlung, entstanden ist.

Zumutbare Mittel, mit denen sich der Vereinsvorstand einen Überblick über den fliegerischen Status seiner Mitglieder betreffend Starts und Stunden verschaffen kann, ist sicherlich die Startliste. Diese wird in wohl allen Vereinen heutzutage mit Hilfe des Computers geführt und so ist es denn relativ einfach, in regelmäßigen und dann auch nicht all zu langen Zeiträumen einen solchen Statuscheck durchzuführen. Zu beachten ist aber immer, dass die Überprüfung entweder durch den Geschäftsführer oder sonstige betraute Personen, sei es „per Hand“ oder durch den Computer, abstellt sowohl auf die fliegerischen Voraussetzungen, als auch auf die Gültigkeit des Medicals.

Ob dieses letztendlich von der Rechtsprechung verlangt werden wird, ist noch offen. Die Gefahr eines solchen Verlangens ist indessen wie eingangs – und wir meinen durchaus nachvollziehbar – begründet umso höher, je gravierender der Schaden ist. Ohne weiteres möglich ist aber auch, dass die Rechtsprechung generell eine solche Sicherstellung der aktuellen Ausübungsberechtigung des mit der Durchführung des Fluges beauftragten Luftfahrzeugführers fordert. Die Nähe zur insoweit bereits mehr-

fach entschiedenen Pflicht des Autovermieters zur Kontrolle des Führerscheins ist da sicherlich augenfällig.

Man darf bei alle dem im Übrigen nicht vergessen, dass die Forderung nach einer Überwachung der lizenzrechtlichen Vorgaben für die Nutzung von Vereinsgerät auch bislang vertreten wurde. Der Landesverband hatte sich dabei stets und in der Sache insbesondere unter Bezugnahme auf § 3 LuftVO dafür eingesetzt, hier die Anforderungen an den Vereinsvorstand nicht zu überspannen. Nicht zuletzt durch das unglückliche „Münchener Urteil“, in welchem das Landgericht München bekanntlich forderte, dass der Vorstand eines Luftsportvereins stets wissen müsse, wo sich die Luftfahrzeuge des Vereins gerade befänden, wer sie flöge und dass dieser auch im Besitz der erforderlichen Lizenzen sei, ist indessen Vorsicht geboten, zumal wenn weiterhin im offiziellen Verbandsorgan eines anderen Landesverbandes verbreitet wird, dass der Vereinsvorstand stets sicherzustellen habe, dass Vereinsgerät nicht von Unbefugten und hier insbesondere auch nicht von nicht (mehr) mit gültiger Lizenz ausgestatteten Vereinsmitgliedern geflogen wird.

Andererseits ist aber nicht zu erkennen, dass etwa das Straßenverkehrsrecht keine derart detaillierte Verantwortungszuweisung kennt, wie sie für das Vorliegen der zur Durchführung des ordnungsgemäßen Fluges erforderlichen Voraussetzungen gem. § 3 LuftVO den verantwortlichen Luftfahrzeugführer trifft. Ob dieser rechtssystematische Hinweis ein Gericht „im Ernstfalle“ indessen beeindrucken wird, ist sehr zurückhaltend zu beurteilen. Als gleichsam absolute Mindestmaßnahme sollte deshalb zumindest Folgendes veranlasst werden:

Jedes Vereinsmitglied, welches berechtigt ist, in Ausübung seines Mitgliedschaftsrechtes auf der Grundlage der eventuell bestehenden weiteren vereinsrechtlichen Vorgaben Luftfahrzeuge selbständig zu führen, sollte sich ausdrücklich verpflichten, die entsprechenden gesetzlichen wie aber auch vereinsinternen Vorgaben für das Fliegen des Luftfahrzeuges einzuhalten und hier insbesondere die Vorschriften für die Gültigkeit der jeweils ausgeübten Lizenz. Darüber hinaus sollte dem Flugleiter oder etwa dem jeweils diensthabenden Startfluglehrer das Recht zur Kontrolle dieser Voraussetzungen übertragen werden, das er jederzeit ausüben kann und ausüben sollte, sobald ihm Zweifel kommen, ob ein Pilot diese Vorgaben erfüllt. Das kann sich naturgemäß indessen nur auf die fliegerischen Voraussetzungen an Starts- und Stunden beziehen, da man hierfür aufgrund eigener Beobachtung sowie vom Hörensagen ein eigenes Gefühl entwickeln kann, nicht indessen für das Medical. Hier wird man nicht umhin können, dass die Tauglichkeitszeugnisse jeweils vorgelegt werden, sobald sie ausgestellt wurden.

Der Entwurf einer solchen Verpflichtungserklärung ist hier einmal als Beispiel und mit der Bitte um Diskussion und Rücksprache beigefügt.

Der DAeC LV NRW wird versuchen, hier zeitnah einen Konsens mit den beteiligten Versicherern herzustellen, wonach diese Erklärung den Vereinsvorstand „im Falle eines Falles“ entlastet, d.h. die Berufung auf einen Risikoausschluss obigen Inhaltes nicht erfolgt. Dass der Pilot selbst dadurch nicht „aus dem Schneider ist“, sich folglich einem Regress ausgesetzt sehen kann, möchten wir abschließend der Vollständigkeit halber ausdrücklich betonen.

gez. D. Dierkes
Rechtsanwalt und Notar

G. Rademacher
Geschäftsführer

| |
|--|
| Erklärung des Mitglieds gegenüber dem Vereinsvorstand |
|--|

Name: Vorname:

Mitgliedsnummer: Tauglichkeitszeugnis gültig bis:

1. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass ich nur mit gültigem Tauglichkeitszeugnis fliegen darf und dieses, wie die Lizenz, das Flugbuch und einen Lichtbildausweis bei Überlandflügen mitzuführen und bei Platzflügen am Flugplatz erreichbar haben muss.
2. Mir ist bekannt, dass ich zur Ausübung der Rechte meiner Lizenz und meiner Klassenberechtigungen zu den Nationalen Lizenzen die jeweiligen Voraussetzungen gemäß LuftPersV erfüllen muss und mir hierfür gem. § 3 LuftVO persönlich die Verantwortung zukommt, wenn ich ein Luftfahrzeug verantwortlich führe.
3. Die in der Übersicht „Persönliche Checkliste vor jedem Flug“ zusammengefassten Mindestbedingungen sind mir vertraut, ich habe sie heute überdies erhalten.
4. Ich versichere hiermit ausdrücklich, dass ich die Flugzeuge des Vereins nur führen werde, wenn ich dazu berechtigt bin. Das bezieht sich neben der gesetzlichen auch auf besondere vereinsinterne Vorgaben.
5. Ich bin mir meiner besonderen Verantwortung und insbesondere der gesetzlichen bei der Mitnahme von Fluggästen sowie bei der Durchführung von Kunstflügen mit Fluggästen bewusst.
6. Ich habe dem Geschäftsführer meines Vereins Kopien meiner gültigen Lizenzen und des gültigen Tauglichkeitszeugnisses übergeben und werde diesen Vorgang bei jeder Erneuerung wiederholen.
7. Ich bin damit einverstanden, dass der Flugleiter, der diensthabende Startfluglehrer oder ein Mitglied des Vorstands meines Vereins das Recht zur Kontrolle der Voraussetzungen jederzeit ausüben kann.

Ort

Datum

Name des Mitglieds

Unterschrift

Persönliche Checkliste vor jedem Flug

| | Nationale Lizenz | JAR-FCL oder ICAO Lizenz |
|--|--|--|
| Generelle Voraussetzungen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gültiges Tauglichkeitszeugnis ▪ Gültige Lizenz ▪ Körperlich fit | |
| Segelflugzeug | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25 Starts auf Segelflugzeugen oder RMS in den letzten 24 Monaten ▪ davon 5 Starts in der ausgeübten Startart ▪ Bei F-Schlepp an einer Schwerpunktkupplung 5 F-Schlepps in den letzten 6 Monaten | |
| Reisemotorsegler (RMS) | in den letzten 24 Monaten : 12 Stunden auf SEP, RMS oder UL darin 12 Starts/Landungen und einstündiger Übungsflug auf RMS mit Fluglehrer oder eine Befähigungsüberprüfung auf SEP oder RMS (Segelfluglizenz) bzw. nur RMS (PPL national) | Die Gültigkeit der Klassenberechtigung ergibt sich aus dem in der Lizenz eingetragenen Ablaufdatum für die Klassenberechtigung RMS |
| Motorflugzeug (SEP) | in den letzten 24 Monaten : 12 Stunden auf SEP, RMS oder UL darin 12 Starts/Landungen und ein einstündiger Übungsflug auf SEP mit Fluglehrer oder eine Befähigungsüberprüfung auf SEP, RMS oder UL | Die Gültigkeit der Klassenberechtigung ergibt sich aus dem in der Lizenz eingetragenen Ablaufdatum für die Klassenberechtigung SEP |
| Dreiachs gesteuertes Ultraleicht (UL) | in den letzten 24 Monaten : 12 Stunden auf SEP, RMS oder UL darin 12 Starts/Landungen und einstündiger Übungsflug auf UL mit Fluglehrer oder eine Befähigungsüberprüfung auf SEP, RMS oder UL | |
| Schleppflug | 5 Schleppflüge in den letzten 12 Monaten | |
| Mitnahme von Passagieren | 3 Starts/Landungen in den letzten 90 Tagen bei Nacht: Davon 2 Starts/Landungen bei Nacht | 3 Starts/Landungen als steuernder Pilot in den letzten 90 Tagen bei Nacht: Davon 1 Start/Landung bei Nacht |
| Passagiermitnahme bei Kunstflug | 50 Kunstflüge im Alleinflug davon 3 Kunstflüge in den letzten 90 Tagen | |
| Dokumente | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tauglichkeitszeugnis ▪ Lizenz | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flugbuch ▪ Personalausweis oder Paß |