



Bei Bodenberührung muss der Propeller meist ersetzt werden und ein Shockloading des Motors erfolgen.

## Luftfahrtversicherungen, Teil 1

# Auf der sicheren Seite

Das Fliegen birgt trotz hoher Standards mehr Risiken als andere Hobbys. Damit Piloten im Ernstfall richtig abgesichert sind, geben wir in einer kleinen Serie einen Einblick in die wichtigsten Policen. Los geht es mit ans Flugzeug gebundenen Versicherungen.

Die meisten Piloten beschäftigen sich mit Luftfahrtversicherungen nur, weil der Gesetzgeber die Haftpflichtversicherung als Pflichtversicherung vorschreibt oder in einem Schadenfall, wenn die Versicherung benötigt wird. Das Thema ist aber so wichtig, dass es in Grundzügen in der PPL-Ausbildung zum prüfungsrelevanten Stoff gehört. Im Schadenfall ist es manchmal zu spät, sich erstmals mit der Frage der richtigen Versicherung auseinanderzusetzen. Um ein Flugzeug in Deutschland zum Verkehr zulassen zu können, muss es haftpflichtversichert sein. Diese Police ist an das jeweilige

Luftfahrzeug gebunden. Die Halter-Haftpflichtversicherung gewährt Deckung, wenn ein Dritter außerhalb des Flugzeugs einen Schaden erleidet. Dritter kann beispielsweise der Hallennachbar sein, dessen Flugzeug man beim Rangieren beschädigt, oder der Landwirt, auf dessen Feld der Segelflieger außenlandet. Über die Halter-Haftpflichtversicherung werden auch Schäden reguliert, die Unbeteiligte am Boden, etwa beim Absturz eines Luftfahrzeugs, erleiden.

Die Mindestdeckungssumme für ein Flugzeug richtet sich nach dem maximal zulässigen Abfluggewicht. In Höhe dieser Summe haften

der Halter und der Pilot des Flugzeugs verschuldensunabhängig. Das heißt, dass der Geschädigte nur seinen Schaden darlegen muss, ohne dem Halter oder Piloten ein Verschulden nachweisen zu müssen.

Die Deckungssummen liegen für von Privatpiloten üblicherweise geflogene Flugzeuge bei:

- 750 000 SZR (ca. 960 000 Euro) unter 500 kg MTOW

- 1 500 000 SZR (ca. 1 920 000 Euro) unter 1000 kg MTOW

- 3 000 000 SZR (ca. 3 840 000 Euro) unter 2700 kg MTOW

SZR steht für Sonderziehungsrecht und ist eine fiktive Währungseinheit bzw. Rechenheit des Internationalen Währungsfonds. Die gesetzlichen Haftungssummen werden üblicherweise in SZR ausgedrückt. Der Umrechnungskurs zu den vier wichtigsten Weltwährungen (US-Dollar, Euro, Yen und Britisches Pfund) wird daher auch täglich neu festgelegt. Hat der Pilot oder Halter einen Schaden schuldhaft verursacht – hier genügt leichte Fahrlässigkeit wie ein einfacher Flugfehler –, ▶

haftet er unbegrenzt mit seinem heutigen und künftigen Vermögen. Es ist also ratsam, zu überlegen, ob in der Haftpflichtversicherung die Absicherung durch die Mindestdeckungssumme ausreicht. Da spielt es keine Rolle, ob man nur Platzrunden oder lange Überlandstrecken fliegt.

Es kommt auch auf das individuelle Umfeld an, in dem sich der Pilot mit seinem Flugzeug bewegt. Ist er mit seinem Segelflugzeug auf Plätzen wie Innsbruck oder Samedan unterwegs, oder fliegt er regelmäßig Verkehrsflughäfen wie Stuttgart oder Nürnberg an? Wegen des großen Schadenpotenzials wäre eine höhere Deckungssumme zu empfehlen. Ein Beispiel: Bei einer Kollision zwischen einem Super-Puma-Helikopter und einer Katana in Österreich kamen acht Personen ums Leben, sieben davon an Bord des Hubschraubers. Mit der gesetzlich vorgeschriebenen Deckungssumme von 1 500 000 SZR (ca. 1 920 000 Euro) der Katana wären Pilot und Halter bei einem Mitverschulden von 50 Prozent hoffnungslos unterversichert gewesen.

Nimmt ein Pilot Gäste mit, ist eine Passagier-Haftpflichtversicherung (auch Frachtführer-Haftpflichtversicherung) vorgeschrieben. Diese leistet, wenn Flugzeugpassagiere oder deren Gepäck zu Schaden kommen. Eine Enthaftungserklärung, wie sie früher verwendet wurde, ist inzwischen unwirksam. Auch der Luftfrachtführer haftet, ohne dass ihm Verschulden nachgewiesen werden muss: pro Fluggast mit 250 000 SZR (ca. 320 000 Euro). Bei Verschulden – etwa durch einen zu langsamen Anflug oder wegen vergessener Landeklappen – haftet er sogar unbegrenzt.

Die in der Passagier-Haftpflichtversicherung vereinbarten Deckungssummen von 600 000 Euro je Fluggast reichen bei heute anfallenden Schadenersatzforderungen – wie für eine Rentenzahlung – oft nicht aus. Es ist also sinnvoll, eine sogenannte CSL-Deckung (engl.: Combined Single Limit) zu wählen, die eine Halter- und Passagier-Haftpflichtversicherung mit einer gemeinsamen Deckungssumme vereint. Das hat den großen Vorteil, dass die Deckungssumme da zur Verfügung steht, wo sie gebraucht wird, und das sind bei den meisten Flugunfällen die Personenschäden der Fluggäste. Für Behandlungskosten, Verdienstausfall und eine eventuelle spätere Rente sind schnell einige 100 000 Euro pro Person an Schadenersatzleistung fällig. Hatte der Halter keine Passagier-Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder war die Deckungssumme nicht ausreichend, haften der Pilot oder im schlimmsten Fall seine Erben mit ihrem Privatvermögen für den gesamten Schaden. Auch hier sollte man sich Gedanken über die Höhe der Deckungssumme machen.



Eine Kaskoversicherung deckt unter anderem Schäden durch Feuer und Elementarereignisse ab, die auch im ruhenden Zustand des Flugzeugs in der Halle oder im Freien entstanden sein können.



Bei einer Landung auf einem Acker gilt, dass bei Flurschaden die Haftpflicht dafür aufkommt, bei einem Schaden am Flieger die Kasko und bei einer Pilotenverletzung die Unfallversicherung.



In engen Hallen entstehen beim Rangieren oft Schäden an Tragflächen oder Propellern, die hohe Folgekosten mit sich bringen können. Hier greift die Haftpflichtversicherung und ersetzt den Schaden.



Nimmt ein Pilot Mitreisende mit, ist eine Passagier-Haftpflichtversicherung vorgeschrieben. Wichtig: Eine Enthaftungserklärung, wie sie früher gern benutzt wurde, ist heutzutage unwirksam.

### Kaskoversicherung

Je nach Ausmaß des Schadens unterscheiden Versicherer zwischen Teil- und Totalschäden. Letzteres liegt vor, wenn eine Reparatur des Flugzeugs aus wirtschaftlichen oder konstruktiven Gründen nicht mehr möglich beziehungsweise sinnvoll ist. Die Entschädigungsleistung besteht in aller Regel aus der Versicherungssumme abzüglich des Restwertes und der Selbstbeteiligung. Wenn ein Pilot beim Aushallen sein eigenes oder ein Flugzeug seines Vereins beschädigt, ist das ein Fall für die Kaskoversicherung. Solche vermeintlich kleinen Schäden übersteigen häufig die Selbstbeteiligung. Auch Defekte durch eine harte Landung fallen darunter.

Schäden am Luftfahrzeug deckt eine Kaskoversicherung ab. Dabei spielen der Wert des Flugzeugs, der Einsatzzweck sowie die Anzahl und Erfahrung der Piloten eine Rolle. Unerheblich ist, ob der Schaden in ruhendem Zustand, sei es in der Halle oder im Freien, oder beim Rollen oder Fliegen eintritt. Steht das Flugzeug, sind Schäden durch Feuer, Elementarereignisse, Diebstahl oder Vandalismus abgedeckt. Beim Rollen und im Flug ist jegliche Art von Beschädigung durch äußere Einflüsse versichert. Für innere Betriebsschäden, etwa am Motor, gilt diese Abdeckung jedoch nicht.

ter. Bei einer Bodenberührung mit dem Propeller muss man diesen oft erneuern und den Motor einem Shockloading unterziehen. Die Schadenssumme beträgt dann mehrere 10 000 Euro. Bei grober Fahrlässigkeit ist der Versicherungsschutz indes ausgeschlossen. Dazu zählen: Einflug in Schlechtwetter als VFR-Pilot, Spritmangel sowie Alkoholisierung des Piloten.

### Sitzplatz-Unfallversicherung

Für Luftfahrzeuge, die in der Schulung verwendet werden, ist in Deutschland die Sitzplatz-Unfallversicherung vorgeschrieben. Diese reguliert bei Tod oder Invalidität ohne Prüfung auf Verschulden. Die Entschädigung aus der Invaliditätssumme richtet sich nach der Schwere der bleibenden Verletzungen. Oft sind in so einer Police bis zu einer vereinbarten Summe auch die Bergungskosten enthalten, die bei der Rettung von Insassen nach einem Flugunfall anfallen. Nachdem die vorgeschriebenen Summen für die Schulung relativ niedrig sind, lohnt es sich für jeden Piloten, auch über den Abschluss einer persönlichen Luftfahrt-Unfallversicherung nachzudenken. ■

### Autor Martin Peschke



Der Autor ist Volljurist und arbeitet als Versicherungsmakler in dritter Generation im Familienunternehmen. Geschäftlich fliegt er Piper Saratoga, in seiner Freizeit fliegt er Strecke im Segelflugzeug oder als Schlepppilot im Verein.

## Praxis-Quiz Testen Sie Ihr Wissen

1.

**Wer haftet für Personen- oder Sachschäden, die an Bord eines Luftfahrzeuges entstehen?**

- a) Der Halter des Luftfahrzeuges
- b) Der Eigentümer des Luftfahrzeuges
- c) Der Luftfahrzeugführer
- d) Der Luftfrachtführer

2.

**Verpflichtet zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Fluggäste sind alle**

- a) Luftfahrzeugführer
- b) Halter von Luftfahrzeugen
- c) Luftfrachtführer
- d) Vereine mit einer Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrern

3.

**Die Halter-Haftpflichtversicherung dient zur Deckung von Schadensersatzforderungen aus der Haftung**

- a) für Personen und Sachen, die im Luftfahrzeug befördert werden
- b) für Personen und Sachen, die im Luftfahrzeug zu Schaden kommen
- c) für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden
- d) nur für Personen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden

Die Lösungen finden Sie auf Seite 102.