

März 2017

Luftfahrtversicherungen, Teil 2

Finanzielle Leibwächter

Die erste Folge unserer Serie handelte von Versicherungen, die an das Luftfahrzeug gebunden sind. Heute geht es um die persönliche Absicherung von Piloten.

Die gesetzliche Unfallversicherung bietet Arbeitnehmern, Schülern und Studenten Versicherungsschutz bei Arbeits- und Wegeunfällen sowie Berufskrankheiten. Eine private Unfallversicherung leistet dann, wenn eine Person durch ein „plötzlich von außen auf den Körper einwirkendes Ereignis“ unfreiwillig verletzt oder getötet wird. Sie greift in der Freizeit, beispielsweise beim Fahrradfahren oder Wandern, genauso wie bei einem Verkehrsunfall oder einem Unfall im Haushalt und auch bei einem beruflich bedingten Unfall. Das aktive Flugrisiko als Pilot ist bei einer privaten Unfallversicherung in der Regel ausgeschlossen, nur das Risiko als Fluggast ist üblicherweise mitversichert.

Es gibt zwei Möglichkeiten, sich als Pilot persönlich gegen Unfälle abzusichern: Über eine namentliche Luftfahrt-Unfallversicherung oder eine sogenannte 24-Stunden-Deckung. Erstere gewährt dann Versicherungsschutz, wenn der Unfall während des Fliegens oder beim Besteigen oder Verlassen des Luftfahrzeugs passiert. Letztere beinhaltet zusätzlich den Deckungsumfang der oben beschriebenen privaten Unfallversicherung, gilt also für Unfälle bei der Arbeit, in der Freizeit und beim Fliegen.

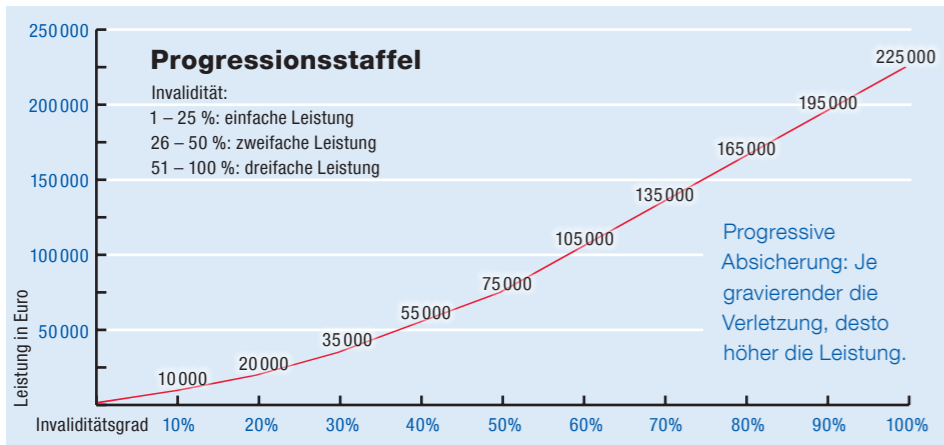
Unfallversicherung

In der Unfallversicherung können eine Invaliditätsleistung, eine Todesfalleistung und eventuell ein Unfall- oder Krankenhaustagegeld vereinbart werden.

Die Invaliditätsleistung wird bei einer dauerhaften körperlichen Beeinträchtigung aufgrund eines Unfalls fällig. Sie richtet sich nach der Schwere der Verletzung, die von einem Arzt festgestellt werden muss. Die Invaliditätsgrade sind in einer sogenannten „Gliedertaxe“ verbindlich festgelegt. Bei einem Invaliditätsgrad von ▶



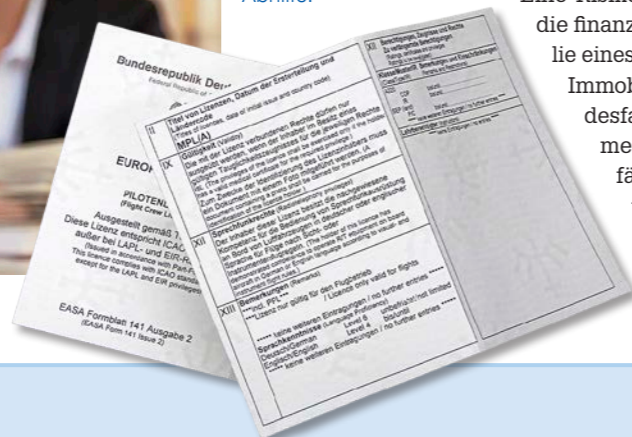
Der Pilot ist in
Sicherheit, doch
wer kommt für die
Bergungskosten auf?



Ein solcher Unfall kann bleibende Schäden hinterlassen. Kann ein Privatpilot deshalb seinen Beruf nicht mehr ausüben, leistet die Berufsunfähigkeitsversicherung.



Ein Lizenzverlust kann für Berufspiloten auch zum finanziellen Grounding führen. Die Lizenzverlustversicherung schafft Abhilfe.



Mit einer Rechtsschutzversicherung lassen sich im Streitfall hohe Verfahrenskosten vermeiden.

50 Prozent – das bedeutet beispielsweise, dass man auf einem Auge nicht mehr sehen kann – besteht Anspruch auf 50 Prozent der vereinbarten Invaliditätsleistung. Bei einer Versicherungssumme von 100 000 Euro sind das 50 000 Euro.

Um im Falle einer schwereren Verletzung auch eine entsprechend höhere Leistung zu erhalten, kann man eine Progression vereinbaren. Diese steigt üblicherweise mit der Schwere der Verletzungen stärker an. In oben genanntem Fall – dem Verlust eines Augenlichts – könnte dies etwa die eineinhalbfache Leistung bedeuten, also 75 000 Euro bei 50 Prozent Invalidität. Die vereinbarte Todesfalleistung wird bei Tod durch einen Unfall ausgezahlt. Diese Summe können die Angehörigen beispielsweise auch für die Beerdigungskosten nutzen.

Ein wichtiger Baustein der Luftfahrt-Unfallversicherung sind die Bergungskosten. Wenn ein Segelfluggpilot in den Bergen oder anderem unwegsamem Gelände verunglückt, stellt die Bergwacht die Kosten für ihren Einsatz, gegebenenfalls mit Hubschrauberunterstützung, in Rechnung. Da kommen schnell einige Tausend Euro zusammen, unabhängig davon, ob der Pilot den Unfall überlebt hat oder nicht.

Hat ein Pilot aufgrund eines Unfalls bleibende Gesichtsverletzungen erlitten, werden von den meisten Unfallversicherungen auch Kosten für kosmetische Operationen bis zu einer bestimmten Summe übernommen.

Lizenzverlust-Versicherung

Eine Lizenzverlust-Versicherung (oder Loss-of-Licence-Versicherung) ist eine Absicherung für Berufspiloten, falls sie aus medizinischen Gründen ihre Lizenz verlieren. Der Zweck ist der gleiche wie bei einer Berufsunfähigkeitsversicherung: Der Pilot kann sich gegen die finanziellen Risiken des Lizenzverlustes schützen und erhält im Leistungsfall eine Einmal- oder eine Rentenzahlung.

Weitere Personenversicherungen

Eine Risikolebensversicherung ist für die finanzielle Absicherung der Familie eines Alleinverdieners oder eines Immobilienkredits sinnvoll. Im Todesfall wird die vereinbarte Summe ausgezahlt. Eine Berufsunfähigkeitsversicherung zahlt, wenn man aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr in der Lage ist, seinem ausgeübten Beruf nach-



Aufgepasst: Die private Unfallversicherung deckt das aktive Flugrisiko, das der Pilot im Flug eingeht, in der Regel nicht ab.

zugehen. In der Regel erhält man dann eine zeitlich definierte Rentenzahlung. Und was hat das mit dem Fliegen zu tun? Da die fliegerische Tätigkeit als Privatpilot von Versicherungsgesellschaften als erhöhte Gefahr angesehen wird, ist es wichtig, dieses Risiko in beiden Vertragsarten bei Antragstellung anzugeben. In den Antragsformularen wird auch ausdrücklich danach gefragt. Sofern man mit dem Fliegen erst nach dem Vertragsschluss einer derartigen Versicherung begonnen hat, sollte man dies dem Versicherer mitteilen und sich den Versicherungsschutz schriftlich bestätigen lassen.

Die Unfall- und die Berufsunfähigkeitsversicherung ergänzen sich. Wenn jemand mit sitzender Berufstätigkeit aufgrund eines Unfalls querschnittsgelähmt ist, kann er seinem Beruf gegebenenfalls weiter nachgehen. Die

Leistung aus einer Unfallversicherung – die bei dieser Verletzung einen Invaliditätsgrad von 100 Prozent annimmt – kann beispielsweise zum Umbau des Hauses, des Fahrzeugs oder auch eines Flugzeugs dienen. Gründe für eine Berufsunfähigkeit sind häufig psychische Erkrankungen oder Rückenleiden. In beiden Fällen leistet die Berufsunfähigkeitsversicherung, nicht aber die Unfallversicherung.

Subsidiäre CSL-Versicherung

Für Privatpiloten, die regelmäßig fremde Flugzeuge – auch im Ausland – chartern, kann eine subsidiäre CSL-Versicherung eine wichtige Ergänzungsdeckung sein. Diese Versicherung zahlt dann, wenn die Haftpflichtversicherung des gemieteten Flugzeugs keine Deckung gewährt, weil beispielsweise die Deckungssumme nicht ausreicht – in vielen Ländern sind wesentlich niedrigere Mindestdeckungssummen vorgeschrieben als in Deutschland –, nicht genügend Gastplätze versichert sind oder der Beitrag nicht bezahlt ist. Im schlimmsten Fall besteht gar keine Haftpflichtversicherung für Fluggäste. Mit dieser persönlichen Versicherung schützt der Pilot sich und sein Vermögen vor den Ansprüchen von mitfliegenden Passagieren und unbeteiligten Dritten, wenn die Haftpflichtversicherung des gecharterten Luftfahrzeugs ausfällt.

Rechtsschutzversicherung

Eine Rechtsschutzversicherung gewährt bei Rechtsstreitigkeiten Deckung für anfallende Kosten von Rechtsanwälten, Gerichten und

Sachverständigen. Für Piloten ist eine Rechtsschutzversicherung hilfreich, wenn man etwa ohne Freigabe in freigabepflichtigen Luftraum eingeflogen ist, oder wenn bei einem Flugunfall ein Gast verletzt wurde und deshalb ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung eingeleitet wurde. Dann übernimmt die Rechtsschutzversicherung die Verteidigungskosten im Straf- oder Ordnungswidrigkeiten-Verfahren. Die Rechtsschutzversicherung springt auch dann ein, wenn das eigene Flugzeug beschädigt wurde und der Verursacher sich weigert, den Schaden zu begleichen, sowie bei rechtlichen Streitigkeiten beim Kauf oder Verkauf eines Luftfahrzeugs.

In manchen Privat- und Verkehrsrechtsschutzversicherungen ist der Schutz für Luftfahrzeuge von vorneherein enthalten. Wenn das nicht der Fall ist, ist es wichtig für Piloten, diesen Deckungsbaustein einzuschließen oder einen entsprechenden Vertrag zu vereinbaren. Grundsätzlich sind insbesondere Piloten gut beraten, sich im Voraus über ausreichenden Versicherungsschutz zu informieren. ■

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.

Ein Luftfahrzeugführer führt einen Flug gegen Entgelt durch. Bei einer Außenlandung wird der Fluggast verletzt. Der Luftfahrzeugführer haftet bei grob fahrlässigem Verhalten für diesen Fluggast

- a) bis zu einem Beitrag von 320 000 Euro.
- b) nicht.
- c) in Höhe der Haftpflichtversicherung.
- d) in unbegrenzter Höhe.

2.

Für einen Flug, bei dem nur die Betriebskosten umgelegt werden, vereinbart der Luftfahrzeugführer mit dem Fluggast, die Haftungsansprüche auszuschließen. Dies

- a) bedarf der Genehmigung der Landesluftfahrtbehörde.
- b) kann nur ein Luftfahrtunternehmen abschließen.
- c) ist nichtig.
- d) bedarf der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr.

3.

Ein Pilot, der entgegen dem Startverbot eines Beauftragten für Luftaufsicht startet,

- a) begeht eine Ordnungswidrigkeit.
- b) verstößt gegen das Strafgesetzbuch.
- c) hat sich korrekt verhalten, weil Beauftragte für Luftaufsicht nur Informationen geben.
- d) handelt in Ausübung des Paragraphen 1 LuftVG.

Die Lösungen finden Sie auf Seite 110.