

## **Modellflughaftpflichtversicherung – das (fast) unbekannte Wesen**

Dieser Beitrag über die Modellflughaftpflichtversicherung des ÖAeC wurde schon im März 2017 geschrieben und war auf unserer alten Infoplattform abrufbar. Er hat von seiner Aktualität nichts eingebüßt, musste nun aber mit Registrierung, Kennzeichnungspflicht und Kompetenznachweis der EU-Verordnung 947-2019 im Anhang ergänzt werden. Wir haben einen Versicherungsexperten zu Wort kommen lassen, der die Problematik von Haftungsfragen beantworten kann.

DI Karl Schober

### **Modellflughaftpflichtversicherung**

Wie bei jeder Versicherung gilt auch hier: Eigentlich will sie niemand und doch braucht man sie, wenn einmal etwas passiert. Es gibt jedoch große Unterschiede beim Bedarf jedes Einzelnen und natürlich auch bei den Leistungen im Schadensfall.

Bevor wir uns aber näher mit „unserer“ Modellflughaftpflichtversicherung auseinandersetzen, möchte ich zum schwierigen Bereich der Haftpflichtversicherungen etwas vorausschicken.

Im Bereich der Versicherungen gibt es solche, die das eigene Hab und Gut schützen, wie z.B. Feuer-, Leitungswasser- oder eine Unfallversicherung und es gibt Versicherungen die vor den finanziellen Folgen eines Fehlers schützen. (Schadenersatzansprüche)

Braucht man eine Haftpflichtversicherung und wenn ja, wofür?

#### **Haftpflichtversicherung - Problematik Haftung versus Deckung**

Zuerst etwas ganz grundsätzliches: Jeder Mensch haftet für das was er tut. Was er tun darf, bzw. was er nicht tun darf, steht im "Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch" (ABGB) und dort ist auch die Verpflichtung zur Haftung niedergeschrieben.

Eine Haftpflichtversicherung soll nun einer Person - sofern Sie eine Haftpflichtversicherung hat - vor einem finanziellen Schaden, sollte ihr Tun einen Schaden verursacht haben, schützen = Deckung geben. Die HP gilt auch wenn das Verhalten gesetzwidrig war.

Im vorangegangenen Absatz stehen einige wichtige Dinge:

1) Wenn man etwas Gesetzwidriges getan hat, gibt es einerseits eine strafrechtliche Verurteilung (vom Strafmandat bis zum Gefängnis) und andererseits eine zivilrechtliche Schadenwiedergutmachung (Schadenersatzpflicht).

2) Eine Strafe bekommt der Verursacher eines Schadens (sofern er schuldig gesprochen wird) und ev. auch Menschen, denen vom Gericht eine Mitschuld an einem Schadenereignis zuerkannt wird.

3) Hat man eine Haftpflichtversicherung und zwar für genau jenen Bereich, in dem etwas passiert ist, dann (und nur dann) gibt die Haftpflichtversicherung Deckung.

4) Eine Haftpflichtversicherung kann dem Versicherten immer nur den finanziellen Schaden bei Verschulden und damit die Schadenersatzpflicht ersetzen.

5) Man muss an einem Schaden auch schuld sein. Das stellt im Regelfall ein Gericht fest. Erst bei Verschulden ist man Schadenersatzpflichtig und zwar mit jenem Anteil, den das Gericht festlegt.

Eine Haftpflichtversicherung hilft aber auch bei der Abwehr ungerechtfertigter Ansprüche, d.h. die Haftpflichtversicherung versucht bei strittigen Fällen ein nur geringes Mitverschulden oder auch die Unschuld ihres Versicherungsnehmers zu beweisen (natürlich auch aus Eigeninteresse, denn dann wird die Schadenersatzleistung geringer oder gar Null).

Warum versuche ich das Thema so ausführlich zu beschreiben? "Ich bin eh versichert" ist ein oft gehörter Ausspruch. Das kommt offensichtlich aus 2 Bereichen:

1) Jedes Auto ist durch das KFZ-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHG) gesetzlich haftpflichtversichert, und das ist die einzigste Pflichtversicherung in Österreich. (Kleine Detailinfos zur KFZ-Haftpflicht: Bei Verschulden muss die Versicherung immer zahlen, es gibt nur wenige Fälle, bei denen regressiert werden darf z.B. Fahren ohne Führerschein, Trunkenheit am Steuer und der Regress ist mit 11.000 € begrenzt).

2) Die Privathaftpflichtversicherung: Was viele nicht wissen, in jeder Haushaltsversicherung ist eine Privathaftpflicht automatisch beinhaltet und damit sind wahrscheinlich über 90% der Österreicher auch privathaftpflichtversichert.

Aber diese beiden speziellen Haftpflichtversicherungen decken nur den Bereich des Autofahrens und des Privatbereichs ab, nicht aber spezielle Bereiche wie eben unsere Modellfliegerei.

### **Allgemeines zur Haftung - AHVB**

Nun zu Details: In Österreich gibt es die "Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen" (AHVB), welche vom Versicherungsverband herausgegeben wurden und auf denen alle Haftpflichtversicherungsverträge aufgebaut sind (außer der KFZ-HP).

### Problematik Fährlässigkeit bis Vorsatz

Und in den AHVB gibt es ganz wichtige Definitionen auch für uns: Ein Verschulden kann fahrlässig sein, grob fahrlässig sein und es kann vorsätzlich sein (wobei die grobe Fahrlässigkeit in den Bedingungen anders beschrieben wird, aber dazu später). Eine vorsätzliche Handlung ist grundsätzlich nicht versichert!

### **Problematik: Flughöhe ist größer als erlaubt**

#### **Gesetzliche Rahmenbedingungen LFG**

Das Luftfahrzeuggesetz 2014 (LFG) schreibt eine Versicherungspflicht vor, was bedeutet, dass jedes Luftfahrzeug versichert sein muss, aber die Inhalte der Versicherung sind leider nicht vom Gesetz vorgegeben (wie in der KFZ-HP). Deshalb baut auch die Modellflughaftpflichtversicherung des Aero-Club auf den AHVB auf.

Wenn wir das dzt. heiß diskutierte Thema der Flughöhenbegrenzung in den Luftverkehrsregeln (LVR) mit 120 m (früher 150m) bzw. die Überschreitung dieser Höhenbegrenzung betrachten, dann gibt es dazu einige relativ klare Fakten. Diese Flughöhenbegrenzung soll aus Sicht des Gesetzgebers sicherstellen, dass es zu keinem Crash mit einem manntragenden Flugzeug kommt, nach der einfachen Regel "Wir sind drunter und die sind drüber".

Einen Vorsatz wird man einem Modellflieger, der ohne Genehmigung in 400 m fliegt, nicht unterstellen können, denn er ist ja nicht da oben um vorsätzlich einen Crash herbeizuführen. Aber leicht fahrlässig ist das auch nicht mehr, denn zwischen 120 m und 400 m müsste jeder Modellflieger unterscheiden können.

Damit ist das Fliegen in 400 m in der Umgangssprache „grob fahrlässig“. Die genaue Definition dazu laut AHVB: „Dem Vorsatz wird eine Handlung gleichgehalten, bei welcher ein Schadenseintritt erwartet werden kann/muss, dieser jedoch in Kauf genommen wird.“

Das bedeutet, dass auch bei grober Fahrlässigkeit die Versicherung nicht mehr gilt bzw. nicht leistet.

Ob das Verhalten nun fahrlässig oder grob fahrlässig war, entscheidet nach einem Unfall immer ein Gericht.

Ich möchte hier klarstellen, dass es eigentlich nur 2 Szenarien bei diesem Thema gibt: Ein rein strafrechtlicher Tatbestand ohne Schaden und dem worst case.

#### Strafrechtlicher Tatbestand ohne Schaden:

Wenn ein Modellflieger in 400 m ohne Höhenüberschreitungsgenehmigung fliegt und angezeigt wird gibt es eine Strafe der Bezirkshauptmannschaft. Da hilft ihm keine Haftpflichtversicherung und auch kein Aero-Club, denn sein Verhalten war eindeutig gesetzeswidrig. Und eine Anzeige kann in der Praxis nur von einem Manntragenden kommen, denn der Pilot sieht uns bzw. unser Modell irgendwo in seiner Nähe und kennt seine und damit auch unsere Flughöhe. Eine Meldung des Piloten über Funk an die Flugsicherung, die Polizei wird sofort beauftragt Daten zu erheben und in der

Folge wird die BH eine Strafe verhängen. Das gleiche Procedere gilt auch bei einer echten Annäherung (near miss), nur würde hier die Strafe höher ausfallen.

### Worst Case

Dramatisch würde es beim worst case = einem Crash werden. Denn dann gibt es mit großer Wahrscheinlichkeit Personenschäden und damit, neben Erhebungen der Flugunfallkommission, auch Erhebungen der Staatsanwaltschaft. Dabei wird in der Regel alles beschlagnahmt, was mit dem Unfall in Zusammenhang steht (auch unser gesamtes Equipment). Da heute fast alle Segler mit Vario (und damit mit Höhenmesser und oft auch mit Sprachausgabe) ausgestattet sind, wird die klassische Ausrede, nicht zu wissen wie hoch man war, nicht mehr gelten. In diesem Szenario geht es dann, zusätzlich zum strafrechtlichen Tatbestand, auch um sehr hohe Schadersatzansprüche.

Ich habe mit Versicherungsspezialisten diskutiert und die sehen die Abgrenzung von Fahrlässigkeit zu grober Fahrlässigkeit alle ähnlich: Ohne Vario wird es irgendwo ab 150 m, allerspätestens ab 250 m problematisch, mit Vario eigentlich schon bei 130 m.

Die Modellflughaftpflichtversicherung des Aero-Club beinhaltet Klarstellungen zu diesem Thema:

- Fahrlässigkeit ist dezidiert versichert und die Beweisführung obliegt der Versicherung (Beweislastumkehr).
- Bei Vorsatz bzw. grober Fahrlässigkeit zahlt die Versicherung zwar auch den Schaden, der Regress gegenüber dem Modellflieger bleibt der Versicherung aber unbenommen, sprich die Versicherung entscheidet ob sie von ihrem Versicherungsnehmer den Schaden einfordert oder nicht.

### **Was bedeutet das nun ?**

Wer ohne Höhenüberschreitungsgenehmigung in 400 m einen Crash mit einem Mantragenden hätte, würde mit größter Wahrscheinlichkeit vom Gericht zu 100% schuldig gesprochen werden und eine entsprechende Strafe bekommen.

Die Versicherung würde zwar zahlen, aber in der Folge regressieren (da die Deckung bei grober Fahrlässigkeit ja nicht gegeben ist), was bedeuten würde, dass man bei so einer großen Schadenssumme (schwer verletzte oder getötete Personen und ein zerstörtes mantragendes Flugzeug) bis zu seinem Lebensende auf das Existenzminimum gepfändet werden würde.

Wenn derselbe Vorfall auf einem Modellflugplatz mit einer Höhenüberschreitungsgenehmigung bis 500 m passieren würde, gäbe es dieselbe Gerichtsverhandlung. Da aber der Modellflieger in dieser Höhe fliegen durfte, gäbe es in der Verhandlung eine Bewertung des Verschuldens beider Unfallbeteiligten. Von irgendeinem Teilverschulden des Modellfliegers (von 10:90 über 50:50 bis zu 90:10) kann mit Sicherheit ausgegangen werden und die Versicherung würde auch zahlen, könnte aber **nicht** regressieren (da das Fliegen in dieser Höhe erlaubt war => keine grobe Fahrlässigkeit).

Rein strafrechtlich würde der Modellflieger für den Crash natürlich zur Verantwortung gezogen werden, aber eben mit einem wesentlich geringeren Verschulden und zivilrechtlich ohne gravierende finanzielle Folgen für sein weiteres Leben.

### **Und noch zum seit Jänner 2021 aktuellen Thema der Registrierung und des Kenntnismachweises.**

Ich möchte diese beiden Dinge mit dem gesetzlichen Regeln im KFZ-Bereich vergleichen:

- Die Registrierung entspricht der Zulassung eines KFZ, wir haben unsere Registrierungsnummer auf unseren Modellen anzubringen, am Auto unser KFZ-Kennzeichen.
- Der Kenntnismachweis entspricht dem Führerschein, wir brauchen den Kenntnismachweis, zum Lenken eines KFZ braucht man einen Führerschein.

Was bedeutet es, wenn wir beides nicht haben und trotzdem fliegen:

- Beides ist eine Verwaltungsübertretung und würde mit einer Strafe der BH geahndet werden – so ferne man erwischt wird. Die Polizei kann solche Überprüfungen vornehmen. Ob das passiert wird man in Zukunft sehen.
- Bei einem worst case = Crash wird die Sache jedenfalls wesentlich problematischer. Es ist schwer abschätzbar, wie ein Richter das Fehlen von Registrierung und Kenntnismachweis sieht. Das kann von „nicht unfallkausal“ bis zu „der Modellflieger hatte kein Wissen über das was er darf und deshalb war sein Handeln grob fahrlässig“ gehen und damit unterschiedlich in eine Urteilsfindung eingehen.

Karl Schober

Originalversion  
Jänner 2017

Ergänzung 2021  
März 2021