

AeroNord

Luftsportverband Schleswig-Holstein e.V. Mitglied im Deutschen Aero Club

Der Newsletter des Luftsportverbandes Schleswig Holstein geht in Runde zwei





Inhalt

Editorial

Der Newsletter des Luftsportverbandes Schleswig-Holstein geht in die zweite Runde

3

News 1

Herzlich Willkommen, Enriko Kümmel!

4

News 2

Förderflugzeug für Nachwuchspilotinnen

5

Aktuell

Regressrisiko für Rückholer

6

Aktuell 2

Die 90 Tage Regel

8

Im Blickpunkt

Thema: Vorstandshaftung

11

Impressum

17





Editorial

Der Newsletter des Luftsportverbandes geht in die zweite Runde

Liebe Luftsportler,

seit der ersten Ausgabe der AeroNord ist bereits mehr Zeit ins Land gegangen als erhofft- umso mehr freue ich mich über das heutige Erscheinen der zweiten Ausgabe.

Über die vielfach positive Resonanz der Leser freut sich der Vorstand des Landesverbandes sehr. Das Medium des Luftsportverbandes lebt von den Beiträgen der Mitglieder- an dieser Stelle ein herzlicher Dank an alle Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe. Damit einhergehend allerdings ebenso der Aufruf an alle Leser, sich lebhaft am Entstehen und Gelingen der AeroNord zu beteiligen.

Der Vorstand des Luftsportverbandes Schleswig-Holstein wünscht allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern eine besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr sowie eine sichere und erfolgreiche Flugsaison 2010!



Im Namen des Vorstandes

Leonie Beyer
Landespressereferentin





News

Herzlich Willkommen: Enriko Kümme!

Der neue Referent für Aus- und Fortbildung im Luftsportverband Schleswig-Holstein kommt aus Flensburg!

Rolf Willumat, der diesen Posten seit Jahren erfolgreich ausgeübt hat, gab sein Amt am 29. März 2009 auf der Jahreshauptversammlung des Landesverbandes ab. Wir danken Rolf herzlich für seinen jahrelangen Einsatz und wünschen ihm weiterhin viel Erfolg. Als sein Nachfolger wurde Enriko Kümme gewählt.



Enriko ist seit 1981 in der Fliegerei. Er blickt unter anderem auf 17 Jahre Erfahrung auf Tornado bei den deutschen Marinefliegern zurück. Seit 2002 ist er Ausbildungsleiter der Motorflugschule des LSV Flensburg. Wir wünschen ihm viel Erfolg und *always happy landings!*

Leonie Beyer





Förderflugzeug für Nachwuchspilotinnen: Hornet

Der Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug stellt Nachwuchspilotinnen sein Förderflugzeug zur Verfügung. Bedingungen für die Teilnahme lauten wie folgt:

Vergabemodus für die AMF Hornet 2010

Nach Maßgabe der Satzung des Vereins und der Erfüllung von § 2 "Zweck des Vereins" stellt der Vorstand des AMF e.V. ein Förderflugzeug der Clubklasse für Nachwuchspilotinnen zur Verfügung.

Die Hornet D-7821 mit Winglets und Wettbewerbsausstattung (Index 100) wird zur Förderung von Segelfliegerinnen, die über kein eigenes Flugzeug verfügen und keinen Anspruch auf ein anderweitiges Förderflugzeug haben, eingesetzt. Es werden mit dem AMF Förderflugzeug gezielt Trainingsmaßnahmen der jeweiligen Pilotin unterstützt. Die geförderten Pilotinnen sollen in ihren Heimatvereinen aktiv das Vereinsleben mitgestalten.

Der Vorstand behält sich eine Anfrage beim entsprechenden Verein vor. Bewerbungen können bis zum 15. November 2009 eingereicht werden. Die Bewerberinnen werden bis Jahresende über die Auswahlentscheidung informiert. Das Antragsformular steht im Internet unter www.am-foerderverein.de. (Einsendeschluss: 15. November).





Die Vergabe der Flugzeuge wird in folgenden Punkten geregelt:

1. Die Pilotin ist Mitglied in einem Verein eines DAeC Landesverbandes. Sie ist Mitglied im AMF e.V.
2. Fliegerische Voraussetzungen: mindestens 100 Stunden Flugzeit in einsitzigen Segelflugzeugen, mindestens ein 300 km Dreieck, geflogen in einem einsitzigen Segelflugzeug.
Teilnahme an mindestens einem Wettbewerb als verantwortliche Pilotin.
Der Vorstand des AMF behält sich vor, sich über die fliegerischen Voraussetzungen beim Vereinsausbildungsleiter kundig zu machen.
3. Die Vergabe für die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Frauen hat Vorrang.
4. Antrag auf Ausleihung erfolgt nach einer Patenregel, d.h. auf Empfehlung des Vereinsausbildungsleiters der Pilotin, des Landestrainers oder eines Vorstandsmitgliedes des AMF.
5. Die Auswahl und Vergabe-Entscheidung wird durch drei Vorstandsmitglieder des AMF e.V. getroffen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Zuteilung.
6. Details für die Bereitstellung des Förderflugzeugs werden vertraglich geregelt.

Der Vorstand des AMF e.V

Aktuell

Haftung für Rückholer

Das kann doch wohl nicht wahr sein, dachte Thomas. Er hatte einen Brief von der Kfz-Versicherung seines Fliegerfreundes Helmut bekommen und darin fordert diese die an Helmut für einen Kfz-Totalschaden geleistete Entschädigung in voller Höhe von ihm zurück, sage und schreibe 35.743,90 !

Was war geschehen? Helmut hatte nach langer Winterpause seinen Mini-Nimbus endlich startklar für einen ersten Überlandflug. Nun ist Helmut ein umsichtiger und verantwortungsbewusster Flieger. Nicht nur, dass er seine Flugvorbereitung sorgfältig durchgeführt hatte. Auch an das Risiko des Absaufens hatte er gedacht und das Rückholen organisiert. Sein Freund und Klubkamerad Thomas wollte ihn zurückzuholen, wenn es denn nicht reichen sollte. Dazu sollte er Helmut's BMW und dessen Hänger nehmen, denn sein eigenes Auto hatte keine Anhängerkupplung. Helmut hatte eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen und sogar daran gedacht, Thomas als "berechtigten Fahrer" bei seiner Kfz-Versicherung anzumelden und dafür einen Prämienaufschlag gezahlt.





Nun spielte die Thermik an diesem Tag doch nicht mit und Helmut entschloss sich zu einer Aussenlandung, die auch problemlos gelang. Schnell war Thomas informiert, der setzte sich in das vorbereitete Gespann und brauste los. Der Landeort war präzise beschrieben und die Route im Navi einprogrammiert, Thomas freute sich schon auf das Abendessen..... Noch ein kurzer Blick auf den Navi, hier musste er doch irgendwo links abbiegen. Aber besser noch einmal bei Helmut mit dem Handy rückfragen, leider während der Fahrt und ohne Freisprecheinrichtung. Und schon war es passiert. Thomas hatte eine rote Ampel übersehen und einen einbiegenden Traktor gerammt. Zum Glück war allen Beteiligten nichts passiert, aber der schöne BMW war ein Total Schaden und rechtlich wurde das ganze als grobe

Fahrlässigkeit gewertet. Nur gut, dass Helmut die Vollkaskoversicherung abgeschlossen hatte und Thomas ein berechtigter Fahrer war. Und so litt die Freundschaft der beiden auch nicht, denn die Versicherung zahlte den Zeitwert von Helmut's BMW.

Umso erstaunter natürlich Thomas, als dann dieses Schreiben von der Versicherung kam. Und blankes Entsetzen stellte sich bei Thomas und Helmut ein, als sie erfahren mussten, dass die Versicherung sogar im Recht ist, denn der Schutz in der Fahrzeugversicherung gilt nicht gegenüber "Dritten", das sind auch andere Fahrer wie Thomas. Sie darf sich ihre Entschädigungsleistung also von Thomas zurückholen, nicht jedoch den Haftpflichtschaden, hier also den Schaden am Traktor.

Nicht überliefert ist, ob die Freundschaft jetzt nicht doch gelitten hat.

Was kann man also tun? Man sollte bei seiner Versicherung nachfragen, ob ein solcher Regress, so nennt man den Rückgriff auf den Verursacher, tatsächlich durchgeführt wird. Wie der Automobilclub ACE in seiner Zeitschrift "Lenkrad" in der Ausgabe 12/2008 mitteilt, verzichten einige Versicherer auf diesen Regress gegenüber berechtigten Fahrern. Macht die eigene Versicherung dies nicht, sollte man keinen anderen Fahrer mit seinem Auto fahren lassen. Andere Möglichkeit: der Rückholer holt mit seinem eigenen Auto nur den Piloten, bringt ihn zum Rückholgespann und dann kann der Pilot (=Fahrzeugbesitzer) selbst fahren und der Rückholer ihn begleiten. Aber zugegeben, sehr praktisch ist das nicht. Man kann natürlich auch die Versicherung wechseln...

Wilfried Erdmann





Die 90 Tage Regel

§ 122 LuftPersV/JAR-FCL 1.026¹

Ausgangspunkt: Roland Winkler vertritt im Fliegermagazin² die Auffassung, dass bei Flugzeugen, bei denen die „Zahl der erforderlichen Besatzungsmitglieder eine Person“ ist, jeder weitere Mensch an Bord ein Fluggast sei. Dies gelte auch für Scheininhaber und Fluglehrer. Wer innerhalb der letzten 90 Tage nicht die erforderlichen Starts und Landungen absolviert habe, müsse also alleine fliegen. Ausnahmen seien nur der Übungsflug mit Fluglehrer zur Verlängerung der Klassenberechtigung oder der Safety - Pilot bei Eintragung einer OSL (Operational Safety Pilot Limitation) im Medical. Bei einem Verstoß gegen diese Bestimmung sei zumindest eine Ordnungswidrigkeit oder sogar eine Straftat gem. § 315a StGB (Gefährdung des Luftverkehrs) anzunehmen.

Demgegenüber ist Wolfgang Hirsch³ der Auffassung, dass ein zweiter Pilot, der die Voraussetzungen erfüllt, dieses Luftfahrzeug selbst als PIC zu steuern, „selbstverständlich“ mitgenommen werden darf.

Sibylle Gläsing-Deiss⁴ teilt diese Meinung: bei einer Mindestbesatzung von einem Piloten gilt im Umkehrschluss, dass auch mehrere Besatzungsmitglieder tätig werden können. Diese Auffassung werde auch vom Luftamt Nord und vom RP Baden – Württemberg geteilt: „Wenn der mitfliegende Pilot ebenfalls alle Berechtigungen für die Durchführung des Fluges besitzt, kann er den verantwortlichen Piloten begleiten, auch wenn dieser nicht die Voraussetzungen nach § 122 LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.026 zur Mitnahme von Fluggästen erfüllt. Dies gilt nur für einen Begleiter“.

Stellungnahme: Die Regelungen der § 122 LuftPersV / JAR-FCL 1.026 dienen erkennbar und ausschließlich dem Schutz Dritter, also der Passagiere, worauf Hirsch unter Berufung auf die Entstehungsgeschichte des § 122 LuftPersV (ursprünglich in §§ 34 f. LuftBO geregelt) zutreffend hinweist. Bereits aus der Formulierung des § 32 LuftBO⁵ („Die Zusammensetzung der Flugbesatzung eines Luftfahrzeugs muss mindestens den im Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen enthaltenen Forderungen entsprechen“) wird deutlich, dass hier nur Mindestanforderungen festgelegt werden, es jedoch keineswegs verboten ist, dass mehr als die erforderliche Mindestanzahl von Besatzungsmitgliedern tätig werden.

§ 122 LuftPersV / JAR-FCL 1.026 verbieten die Mitnahme (nur) von Fluggästen. „Fluggast ist, wer als Flugzeuginsasse nicht zum fliegenden Personal oder zum Flugzeugpersonal zählt“⁶. Zu beachten ist allerdings, dass Besatzungsmitglieder nicht unter den Schutz der Passagierhaftpflichtversicherung (CSL – Versicherung) fallen. Aus dieser Rechtslage lassen sich folgende allgemeine Schlussfolgerungen ziehen:

Die Mitnahme von Personen, die nicht als Fluggäste im oben genannten Sinne anzusehen sind, ist auch dann zulässig, wenn die gem. § 122 LuftPersV / JAR-FCL 1.026 geforderten Voraussetzungen beim PIC nicht erfüllt sind (vorausgesetzt, der PIC ist im Besitz eines gültigen Class Ratings). Dies gilt jedenfalls dann,





wenn die andere Person im Besitz einer gültigen Berechtigung ist. Es genügt aber auch schon, wenn die andere Person als Inhaberin eines Funksprechzeugnisses den Funksprechverkehr zur Entlastung des PIC durchführt⁷.

§ 32 LuftBO lässt es ausdrücklich zu, dass auch in bestimmten Fällen, in denen die Flugbesatzung mindestens aus zwei zur Führung und Bedienung des Luftfahrzeugs berechtigten Luftfahrzeugführern bestehen muss, ein zweiter Luftfahrzeugführer nicht erforderlich ist, wenn an seiner Stelle eine Person den Sprechfunk ausübt, welche die Berechtigung zur Ausübung des Flugfunkdienstes in englischer Sprache bei Flügen nach Instrumentenflugregeln besitzt. Diese Person gehört dann ebenfalls zur Besatzung und ist nicht Fluggast. Das mitfliegende weitere Besatzungsmitglied ist nicht PIC. Für den LSV Kiel gilt damit: Die sog. JÜP – Regelung hat Bestand; der FI ist Besatzung, auch wenn der Pilot flying im Besitz einer gültigen Lizenz ist. Da zwei Besatzungsmitglieder vorhanden sind, kann der Halter – wie geschehen – festlegen, dass der FI dann als PIC gilt.

Diese Regelung gilt auch entsprechend für Differential Course- und (Wieder-) Einweisungsflüge, auch wenn sie nur vereinsintern vorgeschrieben sind. (Hinweis: JÜP und Wiedereinweisungsflüge wären nach Winklers Ansicht illegal, wenn der PIC nicht die Voraussetzungen nach § 122 LuftPersV erfüllt!) Für Nachtflüge gilt, dass auch dann, wenn der PIC innerhalb der letzten 90 Tage zwar mindestens drei Starts und Landungen, aber keine bei Nacht durchgeführt hat, er ein weiteres Besatzungsmitglied mitnehmen darf.

Anhang:

Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)⁸

§ 122 Flugerfahrung der Luftfahrzeugführer bei Mitnahme von Fluggästen (Auszug)

(1) Privatluftfahrzeugführer, Segelflugzeugführer, Luftschiffführer oder Luftsportgeräteführer dürfen ein Luftfahrzeug, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nur führen, wenn innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftfahrzeug derselben Klasse, desselben oder ähnlichen Musters, der Art des Luftsportgerätes ausgeführt wurden. ...

(2) Für einen Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht gilt Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass von den drei Starts und den drei Landungen mindestens ein Start und eine Landung bei Nacht durchgeführt wurden. ...

JAR-FCL 1.026

Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß EU-OPS 1 tätig sind

(a) Ein Pilot darf als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen als steuernder Pilot auf einem Flugzeug desselben Musters/derselben Klasse oder in einem





Flugsimulator des/der zu verwendenden Musters/Klasse durchgeführt hat und

(b) der Inhaber einer Lizenz, die keine gültige Instrumentenflugberechtigung (Flugzeug) beinhaltet, darf als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen bei Nacht nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens einen Start und eine Landung gemäß JAR-FCL 1.026(a) bei Nacht durchgeführt hat.

LuftBO

2. Flugbesatzung

§ 32 Zusammensetzung der Flugbesatzung

(1) Die Zusammensetzung der Flugbesatzung eines Luftfahrzeugs muss mindestens den im Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen enthaltenen Forderungen entsprechen.

(2) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln muss die Flugbesatzung mindestens aus zwei zur Führung und Bedienung des Luftfahrzeugs nach Instrumentenflugregeln berechtigten Luftfahrzeugführern bestehen.

(3) In Luftfahrzeugen, die mit nicht mehr als neun Fluggastsitzen ausgerüstet sind, ist abweichend von Absatz 2 ein zweiter Luftfahrzeugführer nicht erforderlich, wenn

1. an seiner Stelle eine Person den Sprechfunk ausübt, welche die Berechtigung zur Ausübung des Funkdienstes in englischer Sprache bei Flügen nach Instrumentenflugregeln besitzt, oder

2. der verantwortliche Luftfahrzeugführer durch einen betriebsbereiten Flugregler, der mindestens über eine Höhen- und Kurshaltung verfügt, so entlastet wird, dass er das Luftfahrzeug allein sicher führen und bedienen kann.

Prof. Dr. jur. Jürgen Reese
Referent für Rechtsfragen
Luftsportverband Schleswig-Holstein

¹ siehe Anhang

² Heft 7 / 2009 S. 56

³ aviation news 3/2009 S. 4

⁴ AOPA – Letter 04/99 S. 12

⁵ siehe Anhang

⁶ BGH VI ZR 356/03, Urteil vom 15.03.2005 „Schnupperflug“

⁷ Hirsch aaO

⁸ i.d.F. der Bekanntmachung vom 13. 2. 1984 (BGBl. I S. 265), zuletzt geändert durch Art. 2 der VO vom 28. 1. 2009 (BGBl. I S. 133)





Im Blickpunkt

Vorstandshaftung

In letzter Zeit haben mir häufiger Vorstandsmitglieder von Luftsportvereinen Fragen nach ihrer persönlichen Haftung gestellt. Die eigenen Einschätzungen reichen dabei von "mir kann überhaupt nichts passieren" bis "als Vorstandsmitglied steht man ja mit einem Bein im Gefängnis." Viele machen sich über ihre persönlichen Risiken als ehrenamtliche Mitglieder eines Vereinsvorstands keine Gedanken, zumal es in § 31 BGB heißt: "der Verein ist für den Schaden verantwortlich, den der Vorstand, ein Mitglied des Vorstands oder ein anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügt."

Es wäre aber voreilig, hieraus den Schluss zu ziehen, damit sei eine persönliche Haftung der genannten Personen ausgeschlossen.

Dieser Beitrag soll die ehrenamtlich tätigen Mitglieder einerseits sensibilisieren, um nicht in Haftungsfallen zu tappen und - im Extremfall - ihre wirtschaftliche Existenz aufs Spiel zu setzen, andererseits Möglichkeiten aufzeigen, wie sie die sich aus ihrer Tätigkeit ergebenden Risiken vermeiden oder jedenfalls minimieren können. Er dient nicht der Panikmache und soll keineswegs davon abschrecken, ein Ehrenamt zu übernehmen. Bislang sind auch relativ selten gerichtliche Entscheidungen zu den hier erörterten Fragen ergangen, weil bekanntlich der Grundsatz gilt: "wo kein Kläger, da kein Richter." Folgende (erdachte, aber realitätsnahe) Beispiele sollen die Haftungsrisiken verdeutlichen:

Beispiel 1:

Der Vereinsvorsitzende kauft nach einem entsprechenden Beschluss der Mitgliederversammlung ein neues Flugzeug für 100.000 €. Im Kaufvertrag ist eine Anzahlung von 25% vereinbart. Der Verein leistet die Anzahlung, infolge Insolvenz des Verkäufers kommt es aber nicht mehr zur Auslieferung. Die 25.000 € sind abzuschreiben. Die Mitgliederversammlung verweigert dem Vorsitzenden darauf hin die Entlastung und verlangt Ersatz.

Beispiel 2:

Der Vorstand hat keinen genauen Überblick über das Vereinsvermögen, weil keine Vermögensübersichten angefertigt wurden. Es gibt lediglich eine Einnahmen-/ Ausgabenrechnung. Daher wird die inzwischen eingetretene Überschuldung des Vereins nicht bemerkt. Innerhalb des Vorstands liegt die Verantwortung beim Kassenwart. Ein Gläubiger nimmt alle Vorstandsmitglieder auf Schadensersatz in Anspruch.

Beispiel 3:

Mitglied X chartert vom Verein ein Luftfahrzeug, obwohl er keine gültige Lizenz mehr hat (class-rating abgelaufen). Der Vorstand hat - wie im Verein üblich - die Lizenz nicht vorher kontrolliert. Es kommt zu einem Unfall; die Versicherung verweigert den Versicherungsschutz. Der Verein verlangt vom Vorstand Ersatz, da





X mittellos ist. Außerdem leitet die Staatsanwaltschaft wegen Verstoßes gegen das Luftverkehrsgesetz ein Ermittlungsverfahren gegen die Vorstandsmitglieder ein.

Grundsätzlich haftet zwar für die Verbindlichkeiten des Vereins den Gläubigern nur das Vereinsvermögen. Dieser Grundsatz wird in der Praxis jedoch von (zahlreichen) Ausnahmen durchbrochen.

Diese Haftung kann sich gegenüber dem Verein und dessen Mitgliedern (Innenhaftung) oder gegenüber Dritten (Außenhaftung) ergeben, wie folgende Übersicht verdeutlicht:



Innenhaftung

Die Innenhaftung der Vorstandsmitglieder gegenüber dem Verein ist gesetzlich normiert. § 27 III BGB verweist auf die §§ 664 bis 670 BGB. Die Vorstandsmitglieder sind für die ordnungsgemäße und sorgfältige Führung der Vereinsgeschäfte verantwortlich; sie haben dabei die Satzung, die Beschlüsse der Mitgliederversammlung und die gesetzlichen Bestimmungen zu beachten.

Gesetz- oder satzungswidrige Beschlüsse dürfen sie nicht ausführen. Gesetzlich normiert sind insbesondere die Pflichten, bei Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung Insolvenz anzumelden (§§ 42 II BGB, 15a Insolvenzordnung - InsO) und Anträge zur Eintragung in das Vereinsregister zu stellen (§§ 59, 67, 71 - 73 BGB).

Eine Verletzung der dem Vorstand obliegenden Pflichten löst nach § 280 BGB Schadensersatzansprüche für den Verein aus. Gehaftet wird bei Verschulden, also Vorsatz und - auch leichte - Fahrlässigkeit. Die Beweislast für fehlendes Verschulden liegt beim Vorstandsmitglied.

Eine Pflichtverletzung liegt nicht vor, wenn das Vorstandsmitglied bei einer unternehmerischen Entscheidung vernünftigerweise annehmen durfte, auf der Grundlage angemessener Information zum Wohle des Vereins zu handeln. Die sogenannte Business - Judgement - Rule billigt dem Vorstand für unternehmerische Führungs- und Gestaltungsaufgaben in der Regel einen weiten Beurteilungs- und Ermessensspielraum zu. Deshalb ist eine Pflichtverletzung nicht gegeben, solange die Grenzen, in denen sich ein von Verantwortungsbewusstsein getragenes, ausschließlich am Vereinswohl orientiertes, auf sorgfältiger Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen beruhendes Handeln bewegen muss, nicht überschritten sind.

Im Beispielfall 1 liegt eine Pflichtverletzung vor, weil eine Vorauszahlung ohne Sicherheit (z.B. durch Bankbürgschaft) immer ein erhebliches Verlustrisiko beinhaltet. Ein sorgfältiges Vorstandsmitglied hätte dieses Risiko erkennen und vermeiden können. Dies gilt auch dann, wenn das Insolvenzrisiko des Verkäufers zu Zahlungszeitpunkt noch nicht allgemein bekannt oder erkennbar war. Der Vorsitzende haftet mit seinem Privatvermögen.





Weitere typische Beispiele für Pflichtverletzungen sind:

- riskante Anlage des Vereinsvermögens
- Nichteinziehung von dem Verein zustehenden Forderungen
- Verletzung steuerlicher Pflichten, die zur Aberkennung der Gemeinnützigkeit führt
- fehlende oder unübersichtliche Buchführung
- kein ausreichender Versicherungsschutz
- satzungswidrige Verfolgung wirtschaftlicher / gewerblicher Zwecke
- unzureichende Kontrolle der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge (z.B. Wartungsintervalle überschritten, STC [Supplemental Type Certificates - Ergänzungen zur Musterzulassung] nicht beachtet, ARC [Airworthiness Review Certificate - früher Jahresnachprüfung] fehlt)

Diese Beispiele sind nicht abschließend.

Im Beispielsfall 3 hat der Vorstand ebenfalls eine Pflichtverletzung begangen.

Die Überlassung vereinseigener Flugzeuge an Piloten ohne gültige Lizenz wirft sowohl haftungsrechtliche als auch strafrechtliche Probleme auf.

Der Versicherungsschutz entfällt, wenn der Führer des Luftfahrzeugs bei Eintritt des Schadensereignisses nicht die vorgeschriebenen Erlaubnisse, erforderlichen Berechtigungen oder Befähigungsnachweise hatte. Der Versicherungsschutz bleibt jedoch gegenüber dem Halter bestehen, wenn er das Vorliegen der Erlaubnis bei dem berechtigten Piloten ohne Verschulden annehmen durfte.

Nach LuftVG § 60 macht sich u.a. der Halter strafbar, wenn er Führung oder das Bedienen eines Luftfahrzeugs Dritten gestattet, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist. Auch fahrlässiges Überlassen ist strafbar.

Halter ist der Verein, auf die Mitglieder des Vorstands ist das Gesetz ebenfalls anzuwenden. Der Vorstand muss daher sicherstellen, dass jeder Pilot, dem ein Vereinsflugzeug überlassen werden soll, im Besitz der notwendigen Lizenzen (gültige PPL, gültiges class-rating, gültiges medical) ist. Da die Gültigkeitsdauer dieser Nachweise im Regelfall unterschiedlich ist, müssen danach alle Dokumente vor jeder Überlassung durch ein Mitglied des Vorstands oder einen von diesem (zuverlässigen) Beauftragten überprüft werden. Es reicht auch nicht aus, diese Überprüfung z.B. einmal jährlich durchzuführen. Einem Piloten könnte ja in der Zwischenzeit die Lizenz entzogen worden sein, ohne dass der Vorstand hiervon weiß.

Eine schriftliche Versicherung des jeweiligen Piloten, dass er im Besitz der gültigen Erlaubnis sei, ist weder erforderlich noch ausreichend. Dem Piloten ist ohnehin bekannt, dass er ohne gültige Lizenz nicht fliegen darf.

Mir ist klar, dass die sich hieraus ergebenden Anforderungen in der Praxis nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten erfüllt werden können. Ein Flugbetrieb wäre dann nur möglich, wenn ein Vorstandsmitglied oder ein vom Vorstand Beauftragter am Platz ist und die Papiere kontrolliert. Außerdem müsste sichergestellt werden, dass kein Mitglied unkontrolliert Zugang zu den Flugzeugen hat.

Wie könnte eine praktikable Lösung aussehen?

-Der Verzicht auf jede Art von Kontrolle begründet mit Sicherheit den Vorwurf (evtl. grob) fahrlässigen Verhaltens.

-Die Flugleitung hat eine Liste der Mitglieder, in die Gültigkeitsdauer der Lizenz, der Berechtigung und des Medical eingetragen werden. Die Überprüfungen erfolgen bei Charterung einer Vereinsmaschine und wer





den wiederholt, wenn die Fristen abgelaufen sind. Das ist praktikabel und auch rechtlich abgesichert, sofern die Flugleitung über die Flugzeugschlüssel verfügt und auch die Lizenzen (jedesmal?) überprüft. Ein Lizenzverwaltungssystem, das die Herausgabe der Flugzeugschlüssel nur an Piloten mit gültigen Berechtigungen zulässt, erscheint mir ebenfalls ausreichend.

Werden hingegen keine oder nur unzureichende organisatorische Maßnahmen ergriffen, gefährdet das den Versicherungsschutz (dieser bleibt gegenüber dem Halter nur dann bestehen, wenn er das Vorliegen der Erlaubnis bei dem berechtigten Piloten ohne Verschulden [= Vorsatz oder Fahrlässigkeit] annehmen durfte) und kann außerdem strafrechtliche Konsequenzen für die verantwortlichen Mitglieder des Vorstands nach sich ziehen.

Möglichkeiten der Haftungsbeschränkung

Das - erhebliche - Haftungsrisiko der Vorstandsmitglieder kann allerdings reduziert werden, wenn die Vereinssatzung diesbezüglich einen Haftungsausschluss vorsieht. Ich empfehle, die Satzung zu überprüfen und erforderlichenfalls eine Satzungsänderung herbeizuführen, z.B. folgenden Passus einzufügen:

"Die Mitglieder des Vorstands haften dem Verein für einen in Wahrnehmung seiner Vorstandspflichten verursachten Schaden nur bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Dies gilt auch für die Haftung gegenüber den Mitgliedern des Vereins.

Ist der Vorstand einem anderen zum Ersatz eines in Wahrnehmung seiner Vorstandspflichten verursachten Schadens verpflichtet, so kann er von dem Verein die Befreiung von der Verbindlichkeit verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde."

Rechtlich möglich wäre - wenn gewünscht - sogar ein Haftungsausschluss bei grober Fahrlässigkeit. Lediglich die Haftung für Vorsatz kann nicht ausgeschlossen werden.

Die Tätigkeit als Vorstandsmitglied eines Vereins ist in der Regel mit einem ganz erheblichen Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden. Obwohl diese Tätigkeit im Fall der Ehrenamtlichkeit ohne Vergütung ausgeübt und allenfalls ein Ersatz von Aufwendungen geleistet wird, erwachsen hieraus beträchtliche Haftungsrisiken. Aus meiner Sicht ist dies nicht einzusehen, deshalb sollte die Haftung soweit wie möglich ausgeschlossen werden.

Außenhaftung

Die persönliche Haftung des Vorstands gegenüber Dritten kann sich aus dem Gesetz, ausnahmsweise auch aus Vertrag ergeben.

Vertragliche Ansprüche Dritter sind nur selten möglich. Vorstandsmitglieder treten in aller Regel Dritten gegenüber ausdrücklich oder konkludent als Vertreter des von ihnen repräsentierten Vereins auf. Ihre Handlungen sind deshalb nicht ihnen selbst, sondern dem Verein zuzurechnen (§§ 164 ff. BGB). Auch eine Überschreitung der ihnen im Innenverhältnis auferlegten Beschränkungen berührt ihre Vertretungsmacht nur, wenn sie sich aus dem Vereinsregister ergibt oder dem Dritten bekannt ist (§§ 68, 70 BGB).

Ausnahmsweise ist aber eine Haftung möglich, wenn der Vorstand "in besonderem Maße Vertrauen für sich in Anspruch nimmt und dadurch den Vertragsabschluss erheblich beeinflusst" (§ 311 Abs. 3 BGB).





Gesetzliche Ansprüche können sich insbesondere ergeben aus:

-§ 823 Abs. 1 BGB (schuldhaftes Verletzung fremder Rechtsgüter, z.B. Gesundheit, Eigentum)

Beispiel: Ein Besucher des Vereinsgeländes verletzt sich, weil der Vorstand seiner Verkehrssicherungspflicht nicht nachgekommen ist. Hierfür haftet zwar (auch) der Verein, jedoch kann sich der Geschädigte ebenfalls bei den Vorstandsmitgliedern schadlos halten.

-§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. der Verletzung eines Schutzgesetzes, z.B. Vorenthaltung von Sozialversicherungsbeiträgen (§ 266a StGB) Unterlassung von Aufsichtsmaßnahmen (§ 130 OWiG)

-§ 826 BGB (z.B. Verschweigen der schlechten Vermögenslage der Gesellschaft gegenüber einem Vertragspartner)

-Verstöße gegen Immaterialgüterrechte (Urhebergesetz, Markengesetz, Patentgesetz etc.)

In letzter Zeit häufen sich die Fälle, in den (mehr oder weniger seriöse) Anwälte Abmahnschreiben - verbunden mit Schadensersatzforderungen - wegen angeblicher Urheberrechtsverletzungen versenden. Ich selbst habe kürzlich ein derartiges Schreiben erhalten, weil angeblich jemand über unseren vereinseigenen WLAN - Zugang illegal Musikstücke oder Filme heruntergeladen haben soll.

-§ 69 AO (Verletzung steuerlicher Pflichten) Die gesetzlichen Vertreter juristischer Personen haben deren steuerliche Pflichten zu erfüllen. Sie haben insbesondere dafür zu sorgen, dass die Steuern aus den Mitteln entrichtet werden, die sie verwalten (§ 34 der Abgabenordnung - AO).

Die Vorstandsmitglieder haften, soweit Ansprüche aus dem Steuerschuldverhältnis infolge vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Verletzung der ihnen auferlegten Pflichten nicht oder nicht rechtzeitig festgesetzt oder erfüllt oder soweit infolgedessen Steuervergütungen oder Steuererstattungen ohne rechtlichen Grund gezahlt werden. Die Haftung umfasst auch die infolge der Pflichtverletzung zu zahlenden Säumniszuschläge (§ 69 AO).

-§ 42 II BGB (Verletzung der Insolvenzantragspflicht) Im Eingangsbeispiel 2 kann sich der Gläubiger an die Vorstandsmitglieder halten, nicht nur an den Kassenwart. Das gilt auch, wenn innerhalb des Vereinsvorstandes eine interne Ressortverteilung vorgenommen wurde. Hier verlassen sich Vereinsvorstände oftmals darauf, dass das jeweils zuständige Vorstandsmitglied seine Aufgaben, etwa die Wahrnehmung finanzieller und steuerlicher Angelegenheiten des Vereins, tatsächlich erfüllt. Dies reicht jedoch nach der Rechtsprechung nicht aus. Das nach der Ressortverteilung nicht zuständige Vorstandsmitglied darf nicht ohne Weiteres davon ausgehen, dass das zuständige Organmitglied in seinem Aufgabenbereich ordnungsgemäß tätig wird. Vielmehr treffen sämtliche Vorstandsmitglieder weitreichende Überwachungspflichten, deren Verletzung zu einer persönlichen Haftung führen kann.

Der Vorstand war im Beispielfall verpflichtet, unverzüglich - spätestens aber drei Wochen nach Eintritt der Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung - einen Insolvenzantrag bei dem zuständigen Amtsgericht zu stellen (§ 15a InsO). Eine Überschuldung liegt vor, wenn das Vereinsvermögen die bestehenden Verbindlichkeiten nicht mehr deckt. Sie lässt sich nur durch eine Vermögensübersicht (Bilanz) erkennen, deshalb ist es





erforderlich, dass der Vorstand jederzeit in der Lage ist, sich diese Übersicht zu verschaffen, auch wenn der Verein an sich weder handels- noch steuerrechtlich zur Bilanzierung verpflichtet ist.

Die Verletzung der Insolvenzantragspflicht ermöglicht es dem Gläubiger, seinen Schaden direkt von den Vorstandsmitgliedern zu verlangen; diese haften als Gesamtschuldner mit ihrem gesamten Vermögen (§ 42 II BGB).

Außerdem haben sich die Vorstandsmitglieder strafbar gemacht (§ 15a IV, V InsO); auch bei nur fahrlässigem Verhalten droht eine Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.

Die Haftung im Außenverhältnis kann nicht durch eine vereinsinterne Haftungsregelung ausgeschlossen oder beschränkt werden. Ein Gesetzesvorschlag des Bundesrats zur Haftungsmilderung bei unentgeltlicher, ehrenamtlicher Vorstandstätigkeit wurde von der Bundesregierung abgelehnt, weil dies ihrer Meinung nach zu einer ungerechtfertigten Privilegierung der Vorstandsmitglieder zulasten der Vereine und der Allgemeinheit führen würde (Bundestags - Drucksache 16/10120).

Vereine sollten stattdessen verpflichtet werden, die Kosten für eine angemessene Versicherung eines unentgeltlich tätigen Vorstandsmitglieds gegen Schäden zu tragen, die aus der Vorstandstätigkeit entstehen können. Das wäre in der Tat eine Möglichkeit; meines Wissens werden derzeit aber keine Versicherungspolicen zu vertretbaren Kosten angeboten, die diese Risiken ausreichend abdecken (etwa vergleichbar der D&O - Versicherungen für Manager).

Wie kann sich also der Vorstand gegen diese Haftung schützen? Da die Außenhaftung insbesondere dann relevant wird, wenn der Verein selbst kein ausreichendes Vermögen mehr hat - dann greift natürlich auch die oben vorgeschlagene Freistellungsregelung nicht -, kommt es vor allem darauf an, dass der Vorstand jederzeit ausreichend über die Vermögenslage des Vereins informiert ist. Sofern der Vorstand - aus zeitlichen oder fachlichen Gründen - selbst nicht hierzu in der Lage ist, sollte kompetenter externer Rat eingeholt werden, z.B. durch Übertragung des Rechnungswesens auf Steuerberater. Auch hier bleibt die Pflicht zur Überwachung bestehen. Das verbleibende Restrisiko ist dann aber überschaubar.

Ich hoffe, Euch mit diesem Beitrag nicht allzu sehr verunsichert und niemanden von der Übernahme eines Vorstandsamtes abgehalten zu haben.

Bei Fragen: prof.reese@t-online.de

Prof. Dr. jur. Jürgen Reese
Referent für Rechtsfragen
Luftsportverband Schleswig-Holstein





Impressum



AeroNord

Luftsportverband Schleswig-Holstein e.V. Mitglied im Deutschen Aero Club

Herausgeber

Luftsportverband S-H
Rudolph-Diesel-Straße 1a, 24790 Schacht-Audorf
Tel.: 04331 926-11, Fax.: 04331 926-12
info@luftsport-sh.de

Redaktion und Gestaltung

Leonie Beyer
Gustav-Leo Straße 13, 20249 Hamburg
Tel.: 0179 1484076, Fax.: 040 1234567
leonie@beyerz.de

Fotos

<http://www.am-foerderverein.de/5.html>
Holger Weitzel:
<http://images.google.de/imgres?imgurl=http://www.swantrailer.de/bilder/Holger%2520Weitzel%252002.jpg&imgrefurl=http://www.swan-trailer.de/>
<http://www.am-foerderverein.de/5.html>
Leonie Beyer

Für unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos wird keine Haftung übernommen. Trotz sorgfältiger Auswahl der Quellen kann für die Richtigkeit nicht gehaftet werden. Reproduktion und Verwendung nur mit Genehmigung der Redaktion. 2009 Aeronord. Alle Rechte vorbehalten.

