

Die Diskussion zu § 122 LuftPersV (90-Tage-Regel) geht weiter.

Eine Replik zu den Ausführungen von Wolfgang Hirsch und Frank Dörner

STEFAN KAUFMANN, JURIST, FLUGLEHRER (REISEMOTORSEGLER)

Die Ausführungen der Herren Rechtsanwälte Hirsch und Dörner sind nicht geeignet, meine kurzen Ausführungen im Leserbrief (segelfliegen 3 – 2010, nur im Internet) zu widerlegen. Nur der Kürze geschuldet und ohne despektierlich sein zu wollen, werde ich das Autorenpaar zukünftig nur HD nennen und bitte den Leser, hinter diesem Kürzel stets die Langform „Die Herren Rechtsanwälte Hirsch und Dörner“ in der jeweils korrekten grammatikalischen Form zu sehen.

1.

Ich habe in meinem Leserbrief (und ausführlicher auf meiner homepage www.PilotUndRecht.de) dargestellt, daß der Checkflug eines Lizenzinhabers nach der Winterpause auch als Übungsflug im Sinne des § 4 Abs. 4 LuftVG gewertet werden kann, wenn er in Begleitung eines Fluglehrers erfolgt. HD widersprechen dem und vertreten die Auffassung, ein Übungsflug sei allein im Rahmen der Ausbildung von Luftfahrern möglich.

HD berufen sich zunächst (in den ersten 3 Absätzen) auf eine Art historisch-genetischer Auslegung des § 4 Abs. 4 LuftVG. Sie führen aus, § 4 Abs. 4 LuftVG habe bis zur Einführung der JAR-FCL (zur Erinnerung: das war im Jahr 2003, vgl. insb. BAnz. Nr. 80a, 80b v. 29. April 2003) einen „unumstrittenen Regelungsgehalt“ gehabt, nämlich „ausschließlich die Verantwortlichkeit bei Ausbildung von Luftfahrern und bei der Abnahme von Prüfungen“.

Festzuhalten ist, daß die einschlägige Bestimmung seit vielen Jahrzehnten unverändert besteht. Im § 3 Abs. 2 des ersten Luftverkehrsgesetzes von 1922 hieß es noch:

Bei Übungs- und Prüfungsfahrten in Begleitung von Lehrern findet die Bestimmung des Absatzes 1, Satz 1 nur auf die Lehrer Anwendung.

Die Begründung hierzu (Reichtagsdrucksache 1922, Aktenstück 2504, S. 2468 ff. [2472]: „Es ist notwendig, daß ein Lernender, auch ohne im Besitze des Luftfahrerscheins zu sein, ein Luftfahrzeug führen oder bedienen darf. Diesem Erfordernisse trägt Abs. 2 Rechnung.“) ist für unsere Zwecke unergiebig.

Durch Gesetz vom 10.1.1959 wurde § 4 LuftVG vollständig neu gefaßt, so daß die interessierende Bestimmung in Abs. 4 Satz 1 lautete:

(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 6 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. (Anm.: Der damalige § 6 Abs. 3 LuftVG entsprach mit unwesentlichen Abweichungen dem heutigen § 5 Abs. 3 LuftVG)

Die Begründung zum 1959er Gesetz gibt für unsere Fragestellung ebenfalls nichts her. Es heißt dort nur „§ 4 Abs. 4 Satz 1 entspricht inhaltlich dem jetzigen (Anm.: gemeint ist der bis dahin geltende) Absatz 2“.

Da somit die Auffassung des ersten oder eines späteren Gesetzgebers zu unserem Problem nicht ermittelbar ist, habe ich versucht in Rechtsprechung und Literatur eine Bestätigung der Auffassung von HD zu finden, wonach es bis zur Einführung der JAR-FCL unumstritten gewesen sei, daß unter den Begriff Übungsflüge nur Ausbildungsflüge zu subsumieren seien. Trotz intensiver Recherche wollte mir dies nicht gelingen. Die wichtigen Kommentare zum LuftVG sind wohl die jeweils in Loseblattsammlungen geführten Giemulla/Schmid (der mir nur in aktueller Form vorliegt) oder Hofmann/Grabherr/Reidt/Wysk (von dem ich zudem eine Ausgabe aus 1994 eingesehen habe). Wenn es im zweitgenannten Werk in aktueller Auflage (unter § 4 LuftVG, Rn. 87 ff.) heißt: „Lehrberechtigte dürfen Flugschüler und Luftfahrer auf Lfzgen ausbilden. ... Lehrberechtigte sind gem. § 5 Abs. 3 ‚Fluglehrer‘ und daher bereits sui generis verantwortliche Luftfahrzeugführer nach § 4 Abs. 1 Satz 1.“ spricht das eher deutlich für meine Auffassung. Sehr vielsagend ist auch der Satz, den ich in der 1994er Ausgabe (damals nur Hofmann/Grabherr) bei Rdnr. 80 gefunden habe: „§ 4 Abs. 4 Satz 1 findet keine Anwendung, wenn eine an Bord befindliche Person zwar Fluglehrer ist, nicht aber in dieser Eigenschaft am Flug teilnimmt.“ Aus dieser Bemerkung läßt sich eindeutig schließen, daß die Verfasser damals (also vor 2003) Übungsflüge von Fluglehrern mit Lizenzinhabern für möglich hielten.

Auch JURIS, die größte juristische Datenbank Deutschlands, findet weder einschlägige Rechtsprechung noch Literatur zum vorliegenden Problem. Sollte es vielleicht so gewesen sein, daß man vor Einführung von Übungsflügen zum Lizenzerhalt überhaupt keine tieferen Überlegungen zu diesem Problem angestellt hat?

Wenn es etwa bei Schwenk/Giemulla (Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl. 2005, S. 473) heißt: „Besonderheiten bestehen bei Ausbildungs-, ... und Prüfungsflügen (§§ 4 Abs. 2 LuftVG). Als verantwortlicher Luftfahrzeugführer gilt hier grundsätzlich der Fluglehrer ... oder der Prüfer.“ so könnte die bloße Verwendung des Begriffs „Ausbildungsflüge“ zwar für HD sprechen (weil in § 4 Abs. 4 LuftVG ja eben nicht von Ausbildungsflügen, sondern von Übungsflügen die Rede ist). Es könnte aber auch bedeuten, daß sich Schwenk/Giemulla über die Benutzung des Begriffs Ausbildungsflügen statt Übungsflügen keine Gedanken gemacht haben. Für das Letztere spricht, daß Schwenk/Giemulla nicht mit einem Wort auf diese Thematik eingehen. Also kann ebenso gut angenommen werden, daß sie (und ggf. alle anderen Autoren) insoweit überhaupt kein Problembewußtsein hatten.

Sollte aber tatsächlich bis zum Jahr 2003 eine Auffassung vorgeherrscht haben, wonach unter Übungsflügen ausschließlich Ausbildungsflüge zu verstehen gewesen wären, so wäre diese Auffassung schon nach dem Wortlaut m. E. nicht (zumindest heute nicht mehr) vertretbar.

Der Begriff „**Übungsflug**“ ist nicht mit dem Begriff „**Ausbildungsflug**“ gleichzusetzen. Einen Ausbildungsflug kann

(abgesehen vom Fluglehrer als Ausbilder) nur derjenige (als Auszubildender) unternehmen, der noch nicht im Besitz der Lizenz ist, die er erwerben will. Nur nebenbei: Hat man – in welchem Fach auch immer – den Ausbildungserfolg erreicht (und die Prüfung bestanden), kann man zur Verbesserung und Erweiterung des Kenntnisstandes an einer „**Fortbildung**“ teilnehmen. Das wäre etwa bei einer Alpenflugeinweisung der Fall.

Übung setzt aber nicht zwingend voraus, daß der Übende sich entweder in einer Aus- oder Fortbildung befindet. Üben kann nämlich nicht nur der Schüler (insoweit ist mein Leserbrief allerdings unscharf, weil ich dort den Übungsflug ausschließlich dem Lizenzinhaber zubillige), sondern auch der bereits fertig Ausgebildete; selbst der Meister seines Faches wird immer wieder üben (um Meister zu bleiben).

In Wikipedia (Stand: 17.5.2010) können wir zum Begriff nachlesen: „Die Übung ist der Vorgang, mit dem man durch stetige Wiederholung etwas erlernen kann. Durch Üben kann das Erlernte auch weiter perfektioniert oder vor dem Verlernen bewahrt werden.“ (Unterstreichung durch mich).

Ein Übungsflug kann daher auch von jemandem unternommen werden, der bereits die Lizenz hat. Das zeigen ja nun die §§ 4 Abs. 2, 41 Abs. 3, 45 Abs. 2 LuftPersV mit aller nur wünschenswerten Deutlichkeit. Nur am Rande: Deshalb ist es auch nicht erforderlich, den Lizenzinhaber wieder als Schüler anzumelden, um den Checkflug durchführen zu können (so eine Mindermeinung zu diesem Thema).

Wer kann und will eigentlich behaupten, daß der Gesetzgeber den Begriff Übungsflug nicht bewußt in diesem – weiten – Sinne gewählt hat? Kein Vernünftiger wird der Forderung widersprechen, daß ein Pilot sich hinreichend in Übung halten muß. Auch dürfte wohl kein Widerspruch gegen die Behauptung erhoben werden, daß es sinnvoll ist, hin und wieder mit einem Fluglehrer zu üben (etwa um zu überprüfen, ob sich unrichtige Verhaltensmuster eingeschliffen haben). Und ist es nicht sinnvoll, dann den Fluglehrer, der bei solchen Übungsflügen ja notfalls auch soll einschreiten können (ich würde mir als Fluglehrer etwas anderes nicht bieten lassen), zum verantwortlichen Piloten zu deklarieren? Warum sollte man dem § 4 Abs. 4 Satz 1 LuftVG und dem Gesetzgeber diese sinnvolle Interpretation des Wortes Übungsflug und die bewußte Verwendung in § 4 Abs. 4 LuftVG (auch schon vor 2003) nicht zutrauen?

Daß der (heutige) Gesetzgeber selbstverständlich auch den Lizenzinhaber im Blick hat, wenn er von Übungsflügen spricht, ergibt sich auch aus dem seit 1.8.1986 geltenden

§ 18 LuftVO Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen. Ein Luftfahrzeug darf unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen nur geflogen werden, wenn

1. eine Doppelsteuerung vorhanden ist und
2. ein zweiter Luftfahrzeugführer am Doppelsteuer mitfliegt, der einen für das Muster des Luftfahrzeugs gültigen Luftfahrerschein besitzt. Der zweite Luftfahrzeugführer muß den Luftraum beobachten, nötigenfalls muß er sich der Hilfe eines Beobachters bedienen, der in Sprechverbindung mit ihm steht.

HD könnten (was sie nicht tun) für ihre Argumentation vordergründig die Entwicklung des § 124 LuftPersV reklamieren. Bis 2003 war dort geregelt, daß als Flugzeit für

Fluglehrer voll angerechnet wird: Die „Flugzeit als Lehrer bei der Ausbildung von Luftfahrern.“ Seit 2003 heißt es aber, daß dem Fluglehrer voll angerechnet wird: Die Flugzeit als Lehrer bei der „Ausbildung und bei vorgeschriebenen Übungsflügen“. Was läßt sich daraus aber im Ergebnis schließen? Doch nur, daß sich der Fluglehrer früher Übungsflüge mit Lizenzinhabern nicht in sein Flugbuch schreiben durfte, aber doch nicht, daß es keine Übungsflüge mit Fluglehrer hat geben dürfen. Der Gesetzgeber hat vielmehr gesehen, daß er dem Fluglehrer etwas bieten muß, wenn er den Übungsflug zur Lizenzerhaltung obligatorisch gestaltet. Ansonsten hätte vielleicht die Gefahr bestanden, daß ein Lizenzinhaber keinen bereiten Fluglehrer findet (zumindest im ehrenamtlichen Bereich).

Aber unterstellen wir (angesichts der eindeutigen Lage nur aus akademischen Gründen), es habe bis zum Jahr 2003 eine (bewußte) einheitliche Meinung im Sinne von HD gegeben, wonach – entgegen dem klaren Wortlaut – unter Übungsflügen nur Ausbildungsflüge verstanden werden dürfen.

Was wäre daraus zu schließen? Jedenfalls nichts im Sinne von HD. Wie beide sicherlich wissen, ist die historisch-genetische Auslegung eine nachrangige Interpretationsmethode. Gibt der aktuelle Gesetzeswortlaut bzw. die aktuelle Gesetzessystematik klare Hinweise für eine Interpretation, ist für eine entgegenstehende historisch-genetische kein Raum mehr. Genau dies wäre aber hier der Fall. Die aktuelle Gesetzeslage ist eindeutig: Das Luftverkehrsgesetz selbst unterscheidet Übungsflüge und Ausbildungsflüge. Der Begriff „**Ausbildungsflug**“ wird – wenn auch an entlegener Stelle – in § 31b Abs. 4 S. 2 Bst. c LuftVG eingesetzt, während in § 4 Abs. 4 LuftVG zweimal von „**Übungsflug**“ gesprochen wird. Daraus folgt, daß das Luftverkehrsgesetz selbst beide Begriffe nicht synonym verwendet. Noch belastbarer ist aber der Hinweis auf die §§ 4 Abs. 2, 41 Abs. 3, 45 Abs. 2, 124, 125 Abs. 4 LuftPersV (siehe aber auch JAR-FCL 1.245 in Verbindung mit § 20 Abs. 2 LuftVZO), mit denen der Gesetzgeber (spätestens seit 2003) zu erkennen gibt, daß er unter Übungsflügen auch solche versteht, die ein Lizenzinhaber mit Fluglehrer unternimmt. Es ist kein Argument ersichtlich, warum das Gesetz unter Übungsflüge nicht auch Flüge zum Zwecke des Übens außerhalb der genannten Paragraphen verstehen will. Ich verweise nochmals auf § 18 LuftVO, in dem die gesetzliche Überschrift von Übungsflügen spricht, während die Bestimmung eindeutig an den Lizenzinhaber adressiert ist.

Geradezu abwegig erscheint dann der Versuch (im 3. Absatz der Stellungnahme von HD), meine Auffassung im Wege einer Folgenbetrachtung (auch der am Boden befindliche Fluglehrer müßte beim Zugrundelegen meiner Auffassung PIC sein) ad absurdum zu führen. Selbstverständlich kann verantwortlicher Pilot nur derjenige sein, der an Bord des betreffenden Lfz. sitzt und dieses auch führt. Ein Fluglehrer kann nach dem Wortlaut des § 4 Abs. 4 LuftVG nur dann zum PIC werden, wenn der Flug in seiner Begleitung stattfindet („... in Begleitung von Fluglehrern ...“). Es ist in einem Meinungsstreit ein bekannter rhetorischer Kniff, die Folgen zu pervertieren, die bei Annahme einer Meinung eintreten, um damit auf die Unsinnigkeit der bekämpften Meinung schließen zu können. Als Jurist weiß man allerdings, daß Folgenbetrachtungen dogmatisch nur dazu dienen dürfen, die Plausibilität eines juristischen Ergebnisses zu überprüfen, nicht aber unmittelbar dazu herangezogen werden dürfen, das Ergebnis selbst zu stützen. An dieser Stelle drängt sich deshalb die Frage auf, ob es HD darum geht,

eine brauchbare Lösung zu finden, oder nur darum, Recht zu behalten.

2.

HD führen in den beiden nächsten Absätzen (4 und 5) weiter aus, daß der Fluglehrer gar nicht immer als Fluglehrer an Bord sein will, weil er die Fluggast-Haftpflichtversicherung in Anspruch nehmen können möchte. Ja und? Ich behaupte an keiner Stelle, daß ein Fluglehrer immer in seiner Eigenschaft als Fluglehrer mitfliegt. Ob ein Übungsflug unternommen wird oder der Fluglehrer als Gast mitfliegt, ist Gegenstand einer vorherigen Absprache. Wird nichts abgesprochen, ist der Fluglehrer selbstverständlich Fluggast (und hat sich als solcher auch zu verhalten). HD konstruieren hier eine besondere Dokumentationspflicht, um wiederum meine Auffassung als juristische Verrenkung deklassieren zu können. Eine solche Dokumentations-Notwendigkeit besteht allenfalls in Ausnahmefällen. In der Regel werden zahlreiche Zeugen (z.Bsp. auch der Flugleiter, bei dem man den Flug als Übungsflug anmelden kann) zur Verfügung stehen, die eine schriftliche Dokumentation überflüssig werden lassen. Wie gesagt: Wird nichts Abweichendes besprochen bzw. vereinbart und ergibt sich nichts anderes aus den Umständen, ist der Fluglehrer Passagier. Aber selbst wenn man den Übungsflug als solchen zur Sicherheit (beweiskräftig) dokumentieren will (was sich in der Tat in manchen Fällen empfiehlt), sollte das kein Problem darstellen (etwa Vermerk durch Fluglehrer ins Flugbuch des Piloten, Anmerkungsspalte, noch ohne Unterschrift, alles unmittelbar vor Antritt des Fluges). Dort wo regelmäßig Übungsflüge vorgenommen werden (sollen), ist auch an ein kleines Formular zu denken, das vor dem Flug von beiden Beteiligten ausgefüllt und unterzeichnet werden kann.

3.

Dann ziehen HD – das wirkt immer gut – höhere Instanzen heran, nämlich *die Landesluftfahrtbehörden*, die meine Auffassung angeblich nicht teilen. Klugerweise relativieren sie dies durch die Phrase „soweit bekannt“. Mit dieser Vorgehensweise erzielt man beim Leser einerseits große Wirkung, ohne sich andererseits wegen mangelnder Recherche angreifbar zu machen. Trotzdem wäre ein bißchen Nachforschen doch hilfreich gewesen. HD ist nämlich zunächst entgegenzuhalten, daß zumindest die Landesluftfahrtbehörde in Thüringen meine Auffassung sehr wohl teilt und zwar auf der Grundlage einer sehr intensiven Diskussion, die hierzulande unter meiner Beteiligung geführt wurde und an der übrigens auch ein Rechtsanwalt beteiligt war. Ich kann allerdings auch eine – wenn man so will – noch höhere Instanz zitieren, die meine Auffassung sehr wohl zu teilen scheint, nämlich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMV). In einem Schreiben des BMV an das Innenministerium von Baden-Württemberg vom 7.9.2009, das nachrichtlich an alle Luftfahrtbehörden versandt wurde (Az.: 6171.2/0), heißt es:

„... Aus diesen Gründen ist es im Rahmen eines verantwortlichen Handelns geboten, dass sich ein Pilot, der sich so unsicher im Umgang mit einem Flugzeugmuster fühlt und zunächst nur in Begleitung eines erfahrenen Piloten fliegen will, an einen Fluglehrer wendet, um eine Auffrischung durch einen Übungsflug zu bekommen. Unabhängig davon kann der Pilot auch mit einem erfahrenen Piloten vereinbaren, daß dieser das Flugzeug vom Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers aus führt,

während er selber Gelegenheit hat, sich mit den Abläufen und Fertigkeiten vertraut zu machen.“

Das BMV ist also eindeutig der Auffassung, daß es auch Übungsflüge außerhalb der §§ 4 Abs. 2, 41 Abs. 3, 45 Abs. 2 LuftPersV gibt. Und aus dem Kontext der zitierten Passage ergibt sich, daß auch der Checkflug mit Fluglehrer nach der Winterpause ein Übungsflug sein kann.

Auf der 81. Tagung des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt am 10./11. November 2009 in Bremen war unsere Problematik, insbesondere das zitierte Schreiben des BMV unter TOP 15 Tagungsthema. In diesem Fachausschuß sitzen die Vertreter aller in den Ländern zuständigen Luftfahrtbehörden. Ausweislich des Protokolls zu TOP 15 haben sich lediglich die Vertreter zweier Länder (Bayern und NRW) gegen die Auffassung des BMV gewandt.

Nur nebenbei: Die Rechtsanwaltskanzlei, in der Frank Dörner (also der D in HD) tätig ist, wirbt u.a. damit, „laufend Beratungsleistungen für den Luftsport Verband Bayern e.V. insbesondere in luftverkehrsrechtlichen, vereinsrechtlichen und haftungsrechtlichen Bereichen“ zu erbringen (http://www.hd-rechtsanwaelte.de/ref_3.html, Stand: 16. Mai 2010). Honi soit qui mal y pense.

Wie dem auch sei: Wer solche Tagungen kennt, darf vermuten, daß offenbar die restlichen 14 Länder keinen Widerspruch gegen die Auffassung des BMV erhoben haben. Das diesbezügliche Protokoll endet mit der Anmerkung, daß das BMV seine Rechtsauffassung beibehalten werde, so lange keine neuen Erkenntnisse geliefert würden.

Aber lassen wir das mit den höheren Instanzen. Denken wir lieber selbst nach ...

4.

Im folgenden versuchen HD meine Auffassung mit Blick auf den oben schon zitierten § 124 LuftPersV zu widerlegen.

Zunächst handelt es sich mit der Frage, wer sich den (nicht vorgeschriebenen) Übungsflug als Flugzeit notieren darf, um eine Folgebetrachtung, die als Argument bei der Interpretation ganz anderer Fragen von vornherein nur von geringfügiger Bedeutung sein kann (siehe schon oben). Zum zweiten sehe ich keine durchgreifenden Folgeprobleme. Zutreffend ist allerdings, daß der Fluglehrer sich zumindest nach § 124 LuftPersV einen – nicht vorgeschriebenen – Übungsflug nicht als Flugzeit aufschreiben darf. Auf die Idee, daß der Checkflug nach der Winterpause ein – vorgeschriebener – Übungsflug ist, weil die Vereinsregeln ihn erzwingen, sollte man nicht verfallen, denn m. E. muß der Übungsflug gesetzlich vorgeschrieben sein.

Aber das alles heißt doch nicht, daß der verantwortliche Pilot den Übungsflug nicht als seine Flugzeit aufschreiben dürfte. Man beachte die Überschrift des § 124 LuftPersV: „Anrechnung von Flugzeiten in besonderen Fällen“. Die Bestimmung gilt nicht für nicht vorgeschriebene Übungsflüge, weil der Gesetzgeber dies entweder übersehen hat oder den nicht vorgeschriebenen Übungsflug nicht als besonderen Fall einstuft. Also bleibt es bei der allgemeinen Regel des § 120 Abs. 1 Satz 1 LuftPersV.

Allerdings ist damit nur geklärt, dass insoweit kein, zumindest kein durchschlagendes Gegenargument für meine Auffassung vorgebracht werden kann. Unklar bleibt aber, wer sich den Flug nun eintragen kann. Ich räume ein, daß diese Frage sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergibt. Es dürfte insoweit bei dem allgemeinen Grundsatz bleiben, daß sich der verantwortliche Pilot die Flugzeit notieren kann, also der Fluglehrer. Sollte man – was ebenfalls naheliegt – zu einer Gesetzeslücke kommen, müßte man eine Analogie ziehen, die wohl allerdings zum gleichen Ergebnis käme.

5.

Die Anmerkung von HD, daß auch meine „weitere Stellungnahme ...“, ob ein Fluglehrer bei einem Übungs- oder Ausbildungsflug selbst die 90-Tage-Regel erfüllt haben sollte“ unzutreffend sei (3. Spalte, 2. Absatz) vermag ich nicht recht einzuordnen. Eine solche Stellungnahme habe ich – zumindest im Leserbrief, auf den HD ja vorgeben zu erwidern – überhaupt nicht abgegeben.

Trotzdem räume ich ein, daß ich an anderer Stelle die von HD für unzutreffend erachtete Meinung vertrete (etwa auf meiner homepage www.PilotUndRecht.de unter dem Link Aktuelle Probleme). Den dort eingestellten Text habe ich dem Magazin segelfliegen – wie angekündigt – drei Tage nach meinem Leserbrief übersandt. Daß die Zeitschrift nur den kurzen Leserbrief, nicht aber den ausführlichen Artikel ins Internet gestellt hat, ist bedauerlich (aber zur Vermeidung eines Honorars verständlich). Daß sie aber den Artikel an HD weitergeleitet hat und die beiden Autoren dann auf Punkte des Beitrags eingehen, ohne zunächst meine Argumentation wiederzugeben, ist recht bemerkenswert.

Ich begründe meine Ansicht in der Sache wie folgt: Selbstverständlich können Flugschüler bzw. zu überprüfende Lizenzinhaber nicht als Fluggäste bezeichnet werden. An dieser Stelle halte ich aber eine entsprechende Anwendung des § 122 Abs. 1 LuftPersV für angebracht. Bevor der Fluglehrer einen Fluggast mitnehmen will, muß er zweifellos die Voraussetzungen des § 122 erfüllen und ggf. erst drei Starts und Landungen alleine absolvieren. Bei einem Flugschüler und einem zu überprüfenden Lizenzinhaber muß dies aber gleichermaßen gelten, weil auch sie sich dem Fluglehrer anvertrauen.

Leider verschweigen HD meine Argumentation nicht nur, sondern setzen sich auch nicht mit ihr auseinander. Stattdessen begründen sie kraftvoll, daß der Flugschüler kein Fluggast ist. Nur habe ich das – siehe oben – auch nie behauptet. Aber die für eine entsprechende Anwendung (Analogie) des § 122 Abs. 1 LuftPersV erforderlichen Voraussetzungen liegen vor. Erstens: Es besteht eine planwidrige Unvollständigkeit des Gesetzes (Lücke). Denn der Fall ist durch das Gesetz nicht geregelt, gleichzeitig darf man aber annehmen, daß der Gesetzgeber den Sachverhalt geregelt hätte, wenn er ihn bedacht hätte. Zweitens: Die Situation ist vergleichbar, denn auch gegenüber dem Flugschüler besteht, wenn auch in weniger stark ausgeprägtem Maße als bei einem Fluggast, ein Fürsorgeverhältnis, innerhalb dessen der Schüler darauf vertrauen darf, daß der Fluglehrer in hinreichender Übung ist.

Zu diesem Punkt – wie übrigens zu allen anderen auch – will ich nicht behaupten, daß meine Auffassung die allein vertretbare ist. Juristische Fragen sind in aller Regel Wertungsfragen und – anders als etwa in der Mathematik –

einer einzig korrekten Lösung gar nicht zugänglich. Deshalb habe ich die Auffassungen von HD – anders als diese es umgekehrt tun – nicht als unzutreffend bzw. falsch bezeichnet, sondern lediglich als juristische Verrenkung und umständlich (davon rücke ich auch nicht ab). Diese milde Provokation war beabsichtigt, weil ich den Kollegen (sicherlich anerkannte Experten des deutschen Luftrechts) eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Problemen abringen wollte. Es hat mich belustigt, wie vorhersehbar sie auf ihrer – selbstverständlich auch nicht unverletzlichen – Meinung beharrten. Und natürlich werden sie nach diesem Artikel ihre Auffassung erst recht verteidigen. Ich hätte mir allerdings etwas mehr wissenschaftliche Tiefe und nicht zuletzt Fairness gewünscht. Ihre Replik enthält, im Verhältnis zu den Artikeln, auf die ich in meinem Leserbrief eingehe, praktisch keine neuen Argumente. Und Auffassungen des Gegners zu widerlegen, die dieser im Kontext gar nicht geäußert hat, ist zumindest dann unfair, wenn man These und zugehörige Argumentation des Gegners nicht darstellt. Aber vielleicht gelingt es ja meinem jetzigen Artikel, die beiden Kollegen zum Auffahren zielgenauerer Geschütze zu veranlassen.

Spaß beiseite! Die Diskussion zeigt jedenfalls eines sehr deutlich: Der Gesetzgeber sollte schleunigst eine Regelung der aufgeworfenen Fragen finden. Bis dahin kann man sich für alle Fluglehrer nur wünschen, daß die Rechtsprechung – wie bislang – keinen Fall vorgelegt bekommt, in dem sie diese Fragen klären muß.

Es bleibt noch ein Punkt offen. Die Auffassung von HD man könne nach 90 Tagen fliegerischer Passivität einen beliebigen Lizenzinhaber als Besatzungsmitglied mitnehmen. Nach wie vor halte ich diese Auffassung für gefährlich und verweise auf meinen Leserbrief. Auch nehme ich Bezug auf die Auffassung des BMV im oben schon erwähnten Schreiben. Dort heißt es:

„Die ... Festlegung, wonach ein Luftfahrzeugführer jederzeit einen weiteren Piloten (kein Fluglehrer) mit gleicher Lizenz und Berechtigung auch außerhalb der 90-Tage-Regelung mitnehmen darf, wird hier aus haftungsrechtlicher Sicht als bedenklich angesehen. Nach hiesiger Auffassung kann aus der Festlegung der Mindestflugbesatzung von einer Person durch den Hersteller des Flugzeugmusters keine Legitimation für den zweiten Piloten abgeleitet werden, sich vor Einhaltung des § 122 Absatz 2 LuftPersV durch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer an Bord zu begeben. Der zweite Pilot muss auch in solchen Fällen grundsätzlich als Fluggast angesehen werden.“

Während im Falle eines Übungsfluges mit Fluglehrer die Rolle des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gemäß § 4 Absatz 4 LuftVG dem Fluglehrer zufällt, bleibt bei der Mitnahme eines weiteren Piloten mit geeigneter Berechtigung weiterhin der vermeintlich aus der Übung gekommene Pilot der verantwortliche Luftfahrzeugführer. Anders als der Fluglehrer hat der mitfliegende Pilot keinerlei Befugnis, in das Geschehen einzugreifen, wenn sich zeigen sollte, dass der ungeübte aber verantwortliche Pilot das Luftfahrzeug nicht mehr sicher beherrscht.“

Ich sage es nicht gerne (weil ich das BMV für andere Dinge heftig kritisiere, z. Bsp. auch dafür, daß es noch keine Klarheit durch Präzisierung der LuftPersV geschaffen hat), aber

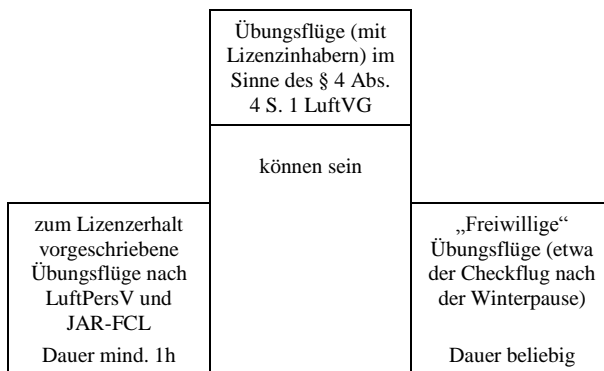
auch in diesem Punkt hat es uneingeschränkt recht – woraus folgt, daß HD unrecht haben ... na, ja, ... einer schwer vertretbaren Auffassung zuneigen.

Zum Schluß noch ein Gedanke: Man stelle sich nur einmal vor, ein Gericht würde sich im Ernstfall nicht der Auffassung von HD anschließen (sondern dem BMV und meinen Erwägungen folgen). Wäre es da nicht besser gewesen, auf Nummer sicher gegangen zu sein, und nur den Fluglehrer einsteigen zu lassen. Dann könnte man sich nämlich auf Hirsch & Dörner (der Fluglehrer ist ja Lizenzinhaber) UND Kaufmann (es ist ja ein Übungsflug im Sinne des § 4 Abs. 4 LuftVG) berufen.

Noch ein post skriptum, und zwar zum Leserbrief von Herrn Rosenow, den mir die Redaktion des Magazins segelfliegen freundlicherweise zur Kenntnis gegeben hat:

Auch wenn ich mich über das Dankeschön am Ende des Leserbriefs von Herrn Rosenow freue, muß ich ihm – was sein Hinweis auf die begriffliche Verwirrung um den Übungsflug angeht – widersprechen. Nach meinem Verständnis hat sich der Gesetzgeber mit der Einführung der lizenzerhaltenden Übungsflüge nicht in ein begriffliches Durcheinander begeben, sondern sich gerade im Rahmen der bisherigen Begrifflichkeit gehalten. Die Verwirrung bringen diejenigen hinein, die den Begriff Übungsflug als reinen Ausbildungsflug begreifen wollen (womit wir wieder bei HD wären).

Übungsflüge können mit Schülern aber auch mit Lizenzinhabern durchgeführt werden. Werden Sie mit Lizenzinhabern durchgeführt, so gilt folgendes Schaubild:



In allen Fällen ist der Fluglehrer verantwortlicher Pilot.