

Ungeplante Nachtlandung

Das schaffe ich noch!

Es klingt irgendwie bekannt: Es ist Winter und die Nacht beginnt bereits am späten Nachmittag. Man startet zu spät, muss einen Umweg fliegen, und schon ist man jenseits von Sunset. Die Landung auf dem Heimatplatz wird illegal. Ausweichen oder einfach landen?

Mit Umstellung auf die Winterzeit werden die Tage extrem kurz. Zwischen Anfang und Ende Oktober fehlen plötzlich zwei Stunden, und die Dämmerung beginnt schon um 17.30 Uhr. Man hat sich fliegerisch über das Dunkelwerden im Sommer gar keine Gedanken gemacht, kommt jetzt von einem Termin und merkt schon auf der Fahrt zum Flugplatz, dass es dämmrig wird. Überstürzt wird die Maschine bestiegen und los geht's. „Das schaffe ich noch!“ Auf dem Flug wird schon mal der Heimatplatz angefunkt: „Es wird wohl 15 Minuten später.“ Natürlich hat der Heimatflugplatz keine Nachtflugbefahrung, und die angekündigten 15 Minuten Verspätung sind natürlich auch nicht haltbar. Die Verspätung reicht über Sunset + 30 hinaus. Damit wird aus der Landung eine Nachtlandung.

Welche rechtlichen Folgen hat es, wenn man bei Nacht auf einem nicht dafür zugelassenen Platz landet? Was geschieht, wenn die Landung schiefgeht und die Sache mit einem Totalschaden endet? Was erzählt man dann Behörden und Versicherung? Entschuldigt es eigentlich, wenn ich rechtzeitig losgeflogen bin, aber wegen des Wetters Umwege fliegen musste?

Den in Deutschland geltenden Flugplatzzwang normiert § 25 Satz 1 LuftVG. Flugzeuge dürfen danach nur auf den für sie zugelassenen Plätzen landen. In § 25 Satz 3 LuftVG ist zusätzlich geregelt, dass das Landen außerhalb der Betriebszeiten verboten ist. Die beiden Vorschriften sind aber streng voneinander zu trennen, und ihre Missachtung hat unterschiedliche Folgen. Während ein Verstoß gegen § 25 Satz 1 LuftVG eine verbotene Außenlandung darstellt, also eine Straftat (Freiheitsstrafe

bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe), so ist der Verstoß gegen die Betriebszeiten ein Bußgeldtatbestand. Die Geldbuße kann bis zu 10 000 Euro betragen.

Ob ein Verstoß gegen die Beschränkungszeiten vorliegt oder auch eine verbotene Außenlandung, ist gar nicht so einfach abzuleiten. Der Flugplatzzwang bedeutet nämlich nicht nur, dass ein Flugplatz benutzt werden muss, es muss zudem ein Flugplatz benutzt werden, der für den Flugzeugtyp genehmigt worden ist, mit dem gelandet werden soll.

Ist also der Platz nachts für das Flugzeug gar nicht genehmigt, oder liegt (nur) ein Verstoß gegen die Betriebszeiten vor? Hierüber dürfte man trefflich streiten können. Im Ergebnis wird man aber wohl zu einem Verstoß gegen die Betriebszeiten kommen. Je nachdem, wie die Sache ausgeht, dürfte ein Bußgeld zwischen 500 Euro, wenn die Landung nur wenige Minuten nach SS + 30 erfolgt, und 1500 Euro liegen, wenn es schon einige Zeit Nacht ist. Wenn man dabei einen Unfall verursacht, wird dieser Betrag allerdings deutlich höher ausfallen. Zudem dürfte ein Strafverfahren wegen Luftverkehrsgefährdung drohen.

Illegale Nachtlander und ihre Zuverlässigkeit

Eine Verurteilung in einem Bußgeldverfahren ist nicht nur finanziell unangenehm. Schlimmer ist eigentlich der Eintrag in der Zentralen Luftfahrerdatei. Das Luftamt wird sich nämlich die Frage stellen, ob bei einem Luftfahrer, der Derartiges macht, noch die Zuverlässigkeit im Sinne von § 4 LuftVG gegeben ist. Danach dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen. Einige Luftämter haben schon bei einem einzigen vorsätzlichen Luftfahrtverstoß Zweifel an der Zuverlässigkeit des Piloten.

Wenn die Nachtlandung wirklich gefährlich war, sollte sich der Pilot gleich einen erfahrenen Luftrechtsanwalt suchen. Auch wenn noch ein paar Punkte in Flensburg hinzu kommen, kann es ganz schnell eng werden.

Wie aber sieht die Rechtslage aus, wenn ich wegen des Wetters oder anderer widriger Umstände eine längere Flugzeit brauchte oder beim Abflug Verzögerungen aufgetreten sind? Die Antwort ist ganz einfach: Nach § 3a LuftVO hat der Pilot den Flug umfangreich vorzubereiten und sich mit sämtlichen relevanten Informationen zu versorgen. Selbst Fahrlässigkeit ist dabei schon strafbar, das ist jede Außer-Acht-Lassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Unverschuldet im Sinne

des Luftrechts kann man also in diese Situation gar nicht geraten.

Außerdem: Wenn ich während des Fluges merke, dass ich es zum Heimatflugplatz einfach nicht bei Tag schaffe, habe ich zwei sinnvolle Optionen. Entweder ich lande auf dem Platz, den ich noch vor SS + 30 erreichen kann, oder ich gebe vor Abflug einen VFR-Nachtflugplan auf und fliege zu dem nächstgelegenen Platz mit Nachtflugbefahrung. Der Nachtflugplan kann notfalls auch noch während des Fluges bei FIS aufgegeben werden, vorausgesetzt, der Pilot besitzt eine gültige Nachtflugberechtigung. Die Alternativen sind vielleicht etwas unbequem, aber sicher und stellen eine konsequente, verantwortliche Entscheidung dar.

Der Entschluss, weiterzufliegen und die Nachtlandung auf dem unbeleuchteten Platz zu versuchen, ist sicher keine Option. Neben dem Damoklesschwert einer strafrechtlichen Ahndung und den Zweifeln an der Zuverlässigkeit des Piloten besteht noch die große Gefahr, dass die Sache schiefgeht. Immerhin steuert man da auf ein Flugmanöver zu, welches man naturgemäß zuvor nie wirklich üben konnte. Man kann also gar nicht abschätzen, ob man das in den Griff bekommt oder welche Widrigkeiten einem durch äußere Umstände drohen. Wie will man bei völliger Dunkelheit die Höhe der umliegenden Bäume einschätzen? Wie wählt man den Abfangbogen, wenn man fast nichts sieht? Das ganze Manöver wird im Falle eines Unfalls objektiv und subjektiv als grob fahrlässig zu bewerten sein, und die Kaskoversicherung wird allenfalls einen Teil des Schadens ersetzen. Wenn man das Flugzeug gechartert hat, muss man sich darauf gefasst machen, dass die Versicherung den Eigner entschädigt und den Betrag vom Piloten weger „grober Fahrlässigkeit“ ersetzt verlangt.

Betrachtet man die Risiken und die möglichen finanziellen und tatsächlichen Folgen, gibt es nur eine Lösung: ausweichen oder am nächsten Tag fliegen und künftig den Punkt „SS + ?“ in die Flugvorbereitung aufnehmen. ■

[Autor Stefan Hiners]

Stefan Hiners ist Rechtsanwalt in Hamburg und auf luft- und versicherungsrechtliche Fragen spezialisiert. Er berät Luftfahrtunternehmen, Versicherungen und Piloten, ist selbst Berufspilot mit IR, Fluglehrer und Examiner für SEP, MEP, IR und fliegt am liebsten mit einer Cessna 303.

