

Chartervertrag- und Benutzerordnung des Luftsportvereins Vilsbiburg – Stand April 2025/ Version 01

§1 Allgemeines

1) Vereinsflugzeuge (im Folgenden „Lfz“ genannt) dürfen ausschließlich an aktive Mitglieder des Luftsportvereins Vilsbiburg verchartert werden. Die Person, die verbindlich ein Lfz chartert, wird als Charterer bezeichnet und ist der Vertragspartner im Sinne dieser Vereinbarung. Auf dem linken vorderen Sitz sitzt der „Pilot in Command“ (PIC), auf Deutsch der „verantwortliche Pilot“. Der PIC trägt die Verantwortung für das Lfz sowie die Sicherheit der Passagiere während des Fluges und des gesamten Zeitraums der Vercharterung. Nur aktive Mitglieder, die die aktuelle Version der Charterordnung unterzeichnet haben, dürfen dort Platz nehmen. Ausnahmen, wie etwa für Schnupperflüge von Interessenten, werden von der Vorstandschaft entschieden.

2) Der Charterer ist dafür verantwortlich, das gecharterte Lfz eigenständig vor Beginn der Charterzeit auf dessen Zustand zu prüfen und eine Vorflugkontrolle anhand der vom Hersteller vorgegebenen Checkliste durchzuführen. Etwaige Schäden, die im Rahmen dieser Vorflugkontrolle festgestellt werden, sind zu fotografieren und zu dokumentieren. Diese Schäden sind anschließend unverzüglich, zusammen mit den entsprechenden Fotos und Dokumentationen, der Vorstandschaft zu melden und zur Verfügung zu stellen. Vor jedem Flug hat der Charterer sicherzustellen, dass alle Bordpapiere vollständig sind, die letzte Kontrolle sowie die Jahresnachprüfung durchgeführt wurden. Zudem verpflichtet er sich, das Bordbuch korrekt zu führen. Dazu gehört auch, die korrekten Summen der Zeiten und Landungen zu berechnen, sobald die unterste Zeile der Eintragsseite erreicht ist. Stellt der Charterer vor Beginn der Charterzeit fest, dass das Lfz unsachgemäß oder unzureichend gereinigt wurde, sind ebenfalls Fotos anzufertigen und mit entsprechender Dokumentation an den Vorstand zu übermitteln.

3) Der Charterer ist für die sachgemäße Nutzung des Lfz verantwortlich und verpflichtet sich, das Lfz nach den Betriebsvorschriften des Herstellers und insbesondere innerhalb der vom Hersteller festgelegten Leistungsdaten und Beschränkungen zu betreiben. Ebenso verpflichtet er sich, alle relevanten luftrechtlichen Vorschriften zu beachten und einzuhalten. Dies beinhaltet u.a. auch die Pflicht zur Einholung entsprechender Informationen zur sicheren Durchführung des Fluges.

4) Stellt ein Charterpilot vor, während oder nach der Nutzung des Luftfahrzeugs Mängel fest, die die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen könnten, ist er verpflichtet, den Betrieb des Luftfahrzeugs unverzüglich und ohne schuldhaftes Zögern einzustellen. Auch geringfügige Mängel sind umgehend der Vorstandschaft zu melden. Sollten während der Vercharterung Reparatur- oder Wartungsarbeiten erforderlich werden, ist vor der Auswahl eines luftfahrttechnischen Betriebes das Einvernehmen mit der Vorstandschaft herzustellen.

§2 Versicherung

Die Vereinsflugzeuge sind in der gesetzlich vorgeschriebenen Höhe gegen Haftpflichtschäden und Unfall versichert. Die Deckungssummen sind hier angegeben:

D-MDMP:

Vollkaskoversicherung 150.000 €

Haftpflichtversicherung (CSL-Deckung) 4.000.000€ Deckungssumme

D-MFLL:

Vollkaskoversicherung 45.000 €

Haftpflichtversicherung (CSL-Deckung) 2.000.000€ Deckungssumme

HINWEIS: In den Flugunterlagen des Lfz befindet sich stets der aktuelle Versicherungsnachweis mit allen Summen der jeweils abgeschlossenen Luftfahrt-Haftpflichtversicherung. Dieser aktuelle Versicherungsnachweis hat immer Vorrang vor den hier in der Charterordnung aufgeführten Beträgen. Der Charterer ist sich ohnehin bewusst, dass er stets verpflichtet ist, alle mitführungspflichtigen Unterlagen vor dem Flug auf Vollständigkeit und Aktualität zu überprüfen.

§3 Haftung

1) Der Charterer erklärt, dass der Vercharterer nur insoweit für Schadenersatz aufgrund eines Schadensfalles im Rahmen des Flugbetriebes aufkommt, wie eine Deckung durch eine Versicherung gegeben ist. Der Vercharterer haftet weder für Schadensfälle im Rahmen des Flugbetriebes noch aus anderen Schadensereignissen, die über die abgeschlossenen Versicherungen hinausgehen und mit der Vercharterung in Zusammenhang stehen. Ebenso nicht für Schäden, die durch den Charterer grob fahrlässig oder mutwillig hervorgerufen wurden und die durch eine Versicherung nicht gedeckt werden.

2) Bei Kaskoschäden, die von der Versicherung reguliert werden, trägt der Charterer eine Selbstbeteiligung in Höhe von maximal 5.000 € **je** Schadensfall. Bei Schäden unter 5.000 € entspricht die Selbstbeteiligung der tatsächlichen Schadenshöhe.

HINWEIS: der Charterer trägt die finanziellen Folgen der Selbstbeteiligung vollständig selbst. Daher wird jedem Charterer empfohlen, sich eigenständig um die Absicherung dieses spezifischen Risikos zu kümmern und gegebenenfalls mithilfe einer „Flugzeug-Kasko-SB-Versicherung“ privat vorzubeugen.

§4 Flugzeugreinigung / Hangarierung

1) Der Charterer verpflichtet sich, das Luftfahrzeug in einem Zustand zu hinterlassen, der es einem nachfolgenden Piloten ermöglicht, es sofort zu übernehmen. Besonderer Wert ist dabei auf den Schutz der empfindlichen Oberflächen des Lfz zu legen. Verunreinigungen im Innenraum sind zu beseitigen, Sitze und Gurte ordentlich zu hinterlassen, und äußere Verschmutzungen an der Flugzeugfront, einschließlich der Flächenvorderkanten, der Luftschraube, der Radschuhe, der Frontscheibe sowie des Höhen- und Seitenleitwerks, sind mit größter Sorgfalt zu entfernen. Dabei ist darauf zu achten, dass Schwämme und Leder frei von Sand oder anderen sichtbaren Verunreinigungen sind, um Kratzer und Schäden an den empfindlichen Oberflächen zu vermeiden. Zum Abschluss ist das Luftfahrzeug ordnungsgemäß im Hangar zu verstauen, zu sichern, abzuschließen, die Flugunterlagen und Schlüssel sicher zu verwahren und das Hallentor zu verschließen. Mit dem ordnungsgemäßen Verstauen und Sichern des Luftfahrzeugs im Hangar, sorgfältigen Eintragungen im Flugbuch, Verschließen der Schlüssel und abschließen des Hallentors enden die Pflichten des Charterers.

2) Wird das genutzte Luftfahrzeug nicht oder unzureichend gereinigt oder nicht ordnungsgemäß im Hangar verstaut, wird eine Aufwandspauschale in Höhe von 50 Euro erhoben. Im Falle nachweisbarer Verkratzungen durch unsachgemäße Reinigungsmittel oder -methoden wird der verursachte Schaden gesondert in Rechnung gestellt.

§5 Charterpreise / Abrechnung / Dokumentation

1) Für die Abrechnung gelten die Preise der jeweils gültigen und veröffentlichten Gebührenordnung (auf der Internetseite des LSV unter <https://lsv-vilsbiburg.de/formulare/>, Passwort: D-MDMP). Diese Preise sind Kundenpreise, die vom Charterer zu entrichten sind und beziehen sich auf die Betriebszeit pro Stunde (bzw. im Paket entsprechend), gemäß den Aufzeichnungen des Betriebsstundenzählers, einschließlich Treibstoff und Öl.

2) Jeder Charterer ist im eigenen Interesse dazu verpflichtet, vor Beginn der Charterzeit zu überprüfen, ob der Betriebsstundenzähler mit dem Eintrag des vorherigen Charterpiloten in der Abrechnungsliste übereinstimmt. Bei Rückgabe des Luftfahrzeugs muss der aktuelle Zählerstand im Softwareprogramm **vereinsflieger.de** erfasst und das Bordbuch ordnungsgemäß geführt werden. Fehler in den Aufzeichnungen, die vor der Vercharterung entstanden sind und dem Charterer deswegen zum Nachteil gereichen, weil keine Kontrolle des Betriebsstundenzählers vorgenommen wurde, können nicht berücksichtigt werden und gehen zu Lasten des letzten Charterers.

3) Verauslagte Treib- und Schmierstoffe werden nur gegen Vorlage eines Belegs erstattet, auf dem folgende Daten vermerkt sind:

- Tankstellenbetreiber bzw. Flugplatz
- Tag der Betankung
- ausgestellt auf den LSV Vilsbiburg
- Kennzeichen des Lfz
- Ausgewiesene MwSt. in %
- Name des Piloten

4) Jeder Charterer ist verpflichtet, Kopien seiner für die Durchführung des Fluges erforderlichen Berechtigungen und Fluglizenzen in der Vereinsverwaltungssoftware vereinsflieger.de zu hinterlegen. Auf Verlangen der Vorstandschaft ist zudem das persönliche Flugbuch zur Einsicht vorzulegen. Es obliegt der Verantwortung des Charterers, dafür zu sorgen, dass stets aktuelle und vollständige Kopien in der Software hinterlegt sind. Auch der aktuell unterschriebene Chartervertrag muss vor der Nutzung eines Flugzeuges in der Vereinsverwaltungssoftware hochgeladen und abgelegt sein.

§6 Flugzeugreservierung, Zeitraum, Sicherung

1) Vor der Benutzung des Lfz ist zwingend eine Reservierung vorzunehmen. Die Reservierung eines Lfz erfolgt ausschließlich über das Portal www.vereinsflieger.de. Der Charterpilot hat pünktlich zum reservierten Anfangszeitpunkt am Flugplatz zu erscheinen. Andernfalls erlischt die Reservierung.

2) Bei Vercharterungen, die mehr als 2 Tage zusammenhängend aus dem Bereich des Flugplatzes Vilsbiburg führen, muss rechtzeitig (5 Tage) vor Antritt des Fluges zwingend die Zustimmung des 1. oder 2. Vorstandes eingeholt werden. Die Vorstandschaft behält sich das Recht vor, Reservierungen aus technischen- oder vereinsinternen Gründen jederzeit – auch kurzfristig – zu stornieren.

3) Bei Lfz, die im Freien abgestellt werden, ist auf ausreichende Sicherung zu achten. Lfz, die im Freien geparkt werden, müssen abgesperrt und ggf. mit einer geeigneten Parkkralle gesichert sein. Der Zündschlüssel ist immer abzuziehen, sobald das Lfz verlassen wird.

4) Schäden an einem in Ruhe befindlichen Lfz, die auf ungenügende Sicherungsmaßnahmen zurückzuführen sind, müssen vom Charterer getragen werden.

§7 Persönliche Eignung

1) Vereinsmitglieder, die Lfz des Luftsportvereins chartern möchten, müssen zunächst mit einem von der Vorstandschaft bestimmten Fluglehrer eine theoretische und praktische Einweisung durchführen, damit sie über die erforderlichen Kenntnisse zum Führen des Vereinsflugzeugs verfügen, bevor sie das Luftfahrzeug eigenständig nutzen dürfen. Diese Anforderung gilt unabhängig von der bisherigen Gesamtflugzeit und einer eventuell bereits vor dem Vereins-eintritt absolvierten Typeneinweisung.

2) Die Vorstandschaft behält sich das Recht vor, Piloten, die beispielsweise durch unsicheres Verhalten im Umgang mit den Vereinsflugzeugen oder durch andere Vorkommnisse auffallen, welche die Flugtüchtigkeit in Frage stellen, vorübergehend ein Charterverbot zu erteilen. Vor einer erneuten Charterzulassung kann die Vorstandschaft einen Überprüfungsflug mit einem Einweisungsberechtigten oder einem Fluglehrer anordnen.

Die Vorstandschaft behält sich ausdrücklich das Recht vor, bei Verstößen gegen diese Charterordnung oder Teile davon, aus Gründen der Sicherheit für alle Beteiligten, ein zeitlich befristetes oder dauerhaftes Charterverbot auszusprechen.

Vilsbiburg, im April 2025

Tobias Mirwald
1.Vorsitzender

Christian Luginger
2. Vorsitzender

Mit der Übernahme eines Lfz wird diese Charter- und Benutzerordnung als verbindlich anerkannt. Für Schäden, die durch Nichtbeachtung entstehen, haftet der Schadensverursacher uneingeschränkt.

Datum / Unterschrift des Charterers/Name in Druckbuchstaben

HINWEIS: Den unterschriebenen Chartervertrag unbedingt in den Vereinsflieger als Dokument „Chartervertrag“ hochladen. Nur dadurch ist der rechtsgültige Nachweis ggü. dem Verein erbracht.