

**Wer auf Grund eines Chartervertrages über ein Luftfahrzeug selbst zu dessen Halter wird, kann sich, wenn er beim Flug mit diesem Flugzeug aufgrund Motorausfalls einen erheblichen Schaden erleidet, nicht darauf berufen, dass die Laufzeit des Motors erheblich überschritten war.**

Angewandte Normen: §§ 3 Abs. 2 LuftVG, 2 Abs. 1 und 3, 3 LuftBO

Gericht: LG Erfurt, Beschluss v. 18.07.2011, Az.: 10 O 1910/10

Veröffentlicht in: nicht veröffentlicht

---

### **Zum Sachverhalt:**

Der Antragsteller (Ast.) beabsichtigte eine Schadensersatzklage gegen die Beklagte zu erheben und beantragte zu diesem Zwecke Prozesskostenhilfe (PKH). Im Jahr 2000, hatte er mit der Antragsgegnerin (Ag.) einen Chartervertrag geschlossen, mit dem die Überlassung von insgesamt drei Flugzeugen der Echo-Klasse "bis auf weiteres" vereinbart wird. In § 4 Abs. 1 des Vertrags war vereinbart, dass "der Charterer" sich bei Übernahme des Flugzeugs von dessen flugklarem Zustand zu überzeugen hat.

Im Herbst 2007 erlitt der Ast. bei einem Flug mit einem der "gecharterten" Flugzeuge einen schweren Unfall, nachdem der Motor ausgefallen war. Er begehrt von der Ag. Schadensersatz, weil die Laufzeit des Motors des benutzten Flugzeuges bereits um fast 10% überschritten war.

Das Landgericht Erfurt hat das PKH-Gesuch zurückgewiesen. Die hiergegen eingelegte (sofortige) Beschwerde hat das Thüringer Oberlandesgericht zurückgewiesen

### **Aus den Gründen:**

Die beabsichtigte Rechtsverfolgung des Antragstellers bietet keine hinreichende Aussicht auf Erfolg, § 114 ZPO.

Der Ast. hat gegen die Ag. weder einen Anspruch auf Zahlung von Schmerzensgeld und Schadensersatz noch auf Feststellung der Ersatzpflichtigkeit der Ag. für Zukunftsschäden.

Denn der Ast. selbst war für den Zustand des Flugzeuges am 23.09.2007 vor und während des Fluges verantwortlich. Denn durch den Chartervertrag vom 16.04.2000 ist der Ast. auch Halter des gecharterten Flugzeuges geworden. Halter des Flugzeuges ist auch derjenige, der als Mieter / Charterer für eine längere Zeit das Flugzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt über das Flugzeug besitzt (Geigel-Mühlbauer, Der Haftpflichtprozess, 26. Auflage, Kapitel 29 Rdnr. 50; Schwenk, BB 1970, 282 (283)). Gemäß § 2 Abs. 1 der Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte trägt grundsätzlich der Halter des Luftfahrtgerätes die Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften. Gemäß § 3 Abs. 1 der Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte hat der Halter das Luftfahrtgerät in einem solchen Zustand zu erhalten und so zu betreiben,

dass kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Eine vergleichbare Verpflichtung des Antragstellers ergibt sich aus § 4 Abs. 1 des Chartervertrages vom 16.04.2000 (Anlage K 1). Danach hat sich der Charterer, d. h. der Ast., bei der Übernahme des Flugzeuges von dessen flugklarem Zustand zu überzeugen. Er überprüft das Bordbuch auf evt. Eintragungen des zuvor geflogenen Piloten und prüft, ob die vorgeschriebene 50 h Kontrolle noch nicht abgelaufen ist. Ist das Flugzeug vom Charterer übernommen, so gilt es als flugklar.

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

Hieraus ergibt sich, dass der Antragsteller vor dem Beginn des Fluges am 23.09.2007 verpflichtet war, das Flugzeug auf seine Flugtauglichkeit hin zu überprüfen. Nach dem zwischen den Parteien geschlossenen Chartervertrag war also der Antragsteller vor dem Beginn des Fluges zur Überprüfung dessen verpflichtet, was er nunmehr indirekt der Antragsgegnerin als Pflichtverletzung vorwirft.

Vergleichbare Verpflichtungen des Ast. ergeben sich aus seiner Stellung als Luftfahrzeugführer gemäß § 3 Abs. 2 LuftVO und § 2 Abs. 3 der Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte. Danach hat der Luftfahrzeugführer dafür zu sorgen, dass die Vorschriften über den Betrieb von Luftfahrzeugen eingehalten werden. Ohne die Vergewisserung über die Einhaltung dieser Vorschriften hätte der Antragsteller mit dem Flug am 23.09.2007 nicht beginnen dürfen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 118 Abs. 1 Satz 4 ZPO.

#### **Anmerkung (© Stefan Kaufmann):**

Das Landgericht knüpft die Pflicht des Piloten zur eigenständigen Überprüfung des Flugzeugs zugleich an drei Tatbestände, die im vorliegenden Fall erfüllt gewesen sein sollen.

1. Der Ast. sei durch den Chartervertrag **Halter** geworden
2. Ihm sei die Pflicht zur Vorflugkontrolle **im Chartervertrag** ausdrücklich **aufgelegt** worden.
3. Er müsse das Flugzeug **als Pilot** prüfen.

Das Oberlandesgericht führt aus:

"Es ist zwar nicht richtig, dass der Chartervertrag vom 16.04.2000 nur das abgestürzte Flugzeug mit dem Kennzeichen D-E--- zum Gegenstand hat. Vielmehr sind in § 1 Nr. 1 des Vertrags zwei weitere Flugzeuge aufgeführt, nämlich die Kennzeichen D-

E--- und D-E---. Dieser Umstand hat aber auf die rechtliche Beurteilung keinen Einfluss. Die Auslegung des Vertrags, wie sie der Antragsteller vornimmt, ist mit dem Wortlaut des Vertrags nicht in Einklang zu bringen. Der Vertrag ist ausdrücklich als "Chartervertrag" bezeichnet. Der Antragsteller ist ausdrücklich als "Charterer" bezeichnet. § 1 Nr. 2 sieht die Überlassung der Flugzeuge vom 16.04.2000 "bis auf weiteres" vor. Die Gültigkeitsdauer ist zweimal verlängert worden und umfasst einen Zeitraum von neun Jahren. Das ist keine nur kurzfristige Überlassung des Flugzeugs für einen einmaligen Rundflug, wie der Antragsteller für seine Auslegung des Vertrags vorbringt. Folglich gilt § 4 Nr. 1 des Vertrags, der die Verantwortung für die Flugklarheit des Flugzeugs auf den Charterer überträgt."

Die Bedeutung dieser Ausführungen ist ohne tiefere Kenntnis des Falles und des Parteivortrags insbesondere in der Beschwerde nicht eindeutig zu erfassen. Während der letzte Satz den Schluss zulässt, das Oberlandesgericht wolle die o.g. Ziff. 2 bestätigen, weisen die Sätze zuvor eher darauf hin, dass eine Bestätigung der in Ziff. 1 getroffenen Feststellungen begründet werden soll.

Wie auch immer, es stellen sich mehrere Fragen:

#### **A) War es erforderlich, neben der – problemlos zu treffenden – Feststellung in Ziff. 3 auch die Feststellungen in Ziff. 1 und 2 zu präsentieren?**

Üblicherweise beschränken Gerichte sich auf eine Argumentationslinie. Hilfsargumente oder Außerdem-Gründe sind eher verpönt.

Lediglich in der höchststrichterlichen Rechtsprechung findet man nicht selten Hilferwägungen, die allerdings zu meist eine einheitliche Anwendung des Rechts (auch in den Nebenfragen) bezwecken.

Warum also hier drei Gründe?

Man kann nur spekulieren. Entweder der Erstrichter wollte dem Ast. aus Fürsorge gleich alle Argumente liefern, damit dieser weiß, worauf er sich einlässt, wenn er Be-

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

schwerde einlegt. Oder die bloße Feststellung nach Ziff. 3 hätte nicht ausgereicht. Fragen wir uns also, ob das PKH-Gesuch anders hätte beschieden werden müssen, wenn der Ast. nicht zugleich Halter und durch den Chartervertrag zur Vorflugkontrolle verpflichtet gewesen wäre.

Dann lautet die Frage

Muss ein Pilot vor dem Flug prüfen, ob das Flugzeug (der Motor, der Propeller, die Benzinschläuche etc.) noch ausreichend Stunden fliegen darf, um den geplanten Flug durchzuführen? Jeder Pilot würde hier sicher ohne Nachdenken mit einem überzeugten JA antworten.

Schauen wir, was das Gesetz sagt: Nach § 27 LuftBO hat der Lfz.-Führer vor, bei und nach dem Flug sowie in Notfällen an Hand von Klarlisten die Kontrollen vorzunehmen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind.

Gegen diese Pflicht hat der Ast. ohne Zweifel verstoßen, oder? Lesen wir die Bestimmung genauer: Der Pilot muss die Vorflugkontrolle **"an Hand von Klarlisten"** durchführen. Müssten wir also jetzt erst einmal wissen, ob die Klarlisten an Bord oder sonst greifbar waren, ob sie vollständig waren und ob eine davon den Punkt "Kontrolle der noch fliegbaren Stunden" enthielt?

aa) Sofern keine Klarlisten an Bord waren, hätte der Pilot den Flug nicht antreten dürfen, weil er dann keinen Check des Lfz. hätte vornehmen können und anderenfalls gegen § 27 LuftBO verstoßen hätte.

bb) Vollständigkeit: Klarlisten werden üblicherweise vom Halter anhand des Betriebshandbuchs erstellt und in das Lfz. gelegt. Charters ein fremder Pilot ein Lfz., wird er sich üblicherweise darauf verlassen (dürfen), dass die Klarlisten in Ordnung sind. Dass er das Betriebshandbuch des Lfz. studieren muss, ist selbstverständlich, führt

aber nicht zugleich zur Pflicht, die Übereinstimmung der dort abgedruckten Checklisten mit den tatsächlich im Flugzeug befindlichen Klarlisten zu prüfen. Sofern die Klarlisten nicht mit dem Handbuch übereinstimmen, wäre dieser Fehler, soweit er für den Piloten nicht anderweitig offenkundig sein müsste, dem Halter anzulasten.

Allerdings schreiben nicht alle Betriebshandbücher vor, die Wartungsintervalle zu prüfen. Während bspw. im Handbuch einer HK36 TS (Bj. 1990) ein Punkt der vorgeschriebenen "Täglichen Kontrolle" lautet

"Kontrolle der Bordpapiere auf Vollständigkeit und ob die noch offene Flugzeit bis zum nächsten planmäßigen Wartungsereignis (100-, 200-, 600-Stunden) die geplanten Flugvorhaben zulässt."

sucht man im Handbuch einer Cessna-172 (Bj. 1975) vergeblich nach einer vergleichbaren Regelung.

Im letzteren Fall wird also möglicherweise auch die Klarliste im Flugzeug keine Prüfung der Wartungsintervalle vorschreiben.

Trotz alledem – aber hier bleiben letztendlich Fragezeichen – wird man davon ausgehen dürfen, dass der Pilot die Einhaltung der Wartungsintervalle eines Lfz. auch dann prüfen muss, wenn die Klarliste diesen

Punkt nicht enthält. Denn neben dem Halter ist er auch für die Lufttüchtigkeit des Lfz. verantwortlich. Und ein Lfz., das die nach § 4 I LuftBO vom Luftfahrtbundesamt

festgelegten Betriebszeiten überschreitet, ist nicht mehr lufttüchtig.

Im Ergebnis kommt es also nicht darauf an, ob die Klarlisten vorhanden waren, alle erforderlichen Punkte auflisteten und auch den Punkt "Kontrolle der Wartungsintervalle" enthielten.

Kommen wir zur nächsten Frage:

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

**B) Unterstellt, der Ast. hätte das Flugzeug nur einmalig gechartert (wäre also nicht Halter geworden): Trägt er die alleinige Verantwortung an dem Unfall?**

Das Gesetz kennt in § 254 BGB eine Ausgleichsregelung, wenn mehrere Personen ein Schadensereignis herbeigeführt haben. § 254 Abs. 1 BGB lautet:

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

Wer bis hierher aufmerksam mitgelesen hat, wird sich erinnern, dass auch, ja vornehmlich, der Halter eines Lfz. in die Pflicht genommen wird, wenn es um die Lufttüchtigkeit eines Lfz. geht. Die Betriebstechnische Generalklausel des § 3 LuftBO lautet:

Der Halter hat das Luftfahrtgerät in einem solchen Zustand zu erhalten und so zu betreiben, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Vorausgesetzt, das Lfz. hätte nicht mehr fliegen dürfen, weil die festgelegte Betriebsgrenze des Motors überschritten war, hätte im vorliegenden Fall also auch der Halter den Unfall mit zu verantworten.

Deshalb müsste also eine Abwägung nach § 254 Abs. 1 BGB vorgenommen werden. Zwar kann es sein, dass ein Verursachungsbeitrag so gering ist, dass er vollständig hinter einem anderen zurücktritt, womit die Abwägung im Sinne von § 254 BGB dann doch wieder zur vollen Haftung nur einer Partei kommt. Im vorliegenden Falle aber dürfte der Halter nicht so einfach davonkommen, denn ein Lfz. zu verchartern, dessen Betriebsgrenzen überschritten sind, dürfte schon ein gravierender Beitrag zum Schadenseintritt sein. Wir müssen uns nicht auf eine Quote festlegen, denn eins steht damit fest: Wäre der Ast. ausschließlich Pilot ge-

wesen, wäre seine Alleinhaftung wohl nicht mehr anzunehmen. Vielmehr wäre dann auch der Halter ihm gegenüber (quotenmäßig) ausgleichspflichtig.

Wir merken jetzt also, warum es für das Landgericht wichtig gewesen sein könnte, dass der Ast. nicht nur Pilot, sondern auch zugleich Halter gewesen ist. Damit stellt sich der letzte Fragenkomplex:

**C) War der Ast. wirklich alleiniger Halter? Waren damit sämtliche (Halter-)Pflichten auf ihn übergegangen? Oder ist der Vercharterer Halter geblieben, konnte sich aber mit der Klausel in § 4 des Vertrages freizeichnen?**

Diese Fragen lassen sich ohne Kenntnis des Sachverhalts nicht genau beurteilen.

Allerdings bestehen gewisse Anhaltspunkte, dass der Ag. hier Halter geblieben ist, der Ast nicht zum Halter geworden ist.

Wie der Beschluss des Landgerichts zutreffend angibt, ist als Halter eines Flugzeuges auch derjenige zu sehen, der als Mieter / Charterer für eine längere Zeit das Flugzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt über das Flugzeug besitzt. Wenn diese Voraussetzungen wirklich so erfüllt gewesen wären, wäre gegen dem Beschluss des Landgerichts nichts zu

erinnern. So kann bspw. eine Eigentümergemeinschaft ein Lfz. einem Verein auf Dauer verchartern. Oder eine Fondsgesellschaft (Eigentümer) verchartert ein Linien-

flugzeug an ein Luftfahrtunternehmen. In solchen Fällen werden der Verein bzw. das Luftfahrtunternehmen ohne Zweifel Halter. Umgekehrt wird jemand, der einmalig, soll heißen für einen Flug ein Lfz. chartert, nicht Halter. Zwischen diesen beiden Extrempolen bewegt sich der vorliegende Fall. Um ein tragfähiges Ergebnis festzustellen, fehlen die Einzelheiten.

Allerdings bestehen doch Zweifel an der Richtigkeit der landgerichtlichen Einschät-

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

zung, die sich jedoch nur auf Vermutungen stützen. Der Ast. war nach aller Wahrscheinlichkeit nur einer von vielen "Mietern", der das Flugzeug nach vorheriger Rücksprache im Einzelfall beim Ag. "gebucht" hat. Davon, dass er die **Verfügungsgewalt** über das Flugzeug hatte, wird nicht gesprochen werden können. Die tatsächliche Sachherrschaft, die er beim Rollen und Fliegen (als Besitzer) ausübt, reicht dafür nicht aus. Aufgrund eines Chartervertrages wird man dann Halter, wenn man dauerhaft über die Nutzung des Flugzeugs praktisch alleine bestimmen kann, also auch unterverchartern kann.

Ebenso wenig dürfte der Ast. das Flugzeug **für eigene Rechnung** in Gebrauch gehabt haben. Nach meiner Vermutung hat er nicht etwa die Haftpflicht- bzw. Kaskoversicherungen oder die Hallenmiete gezahlt. Und er wird auch nicht die Einnahmen aus dem Flugzeug auf seinem Konto verbucht haben.

Es kann auch kaum davon ausgegangen werden, dass er mit einem Chartervertrag (wie das OLG feststellt) gleich drei Lfz. auf einmal so chartert, dass er zum Halter dieser drei Lfz. wird. Wer die tatsächlichen Verhältnisse von Charterunternehmen in der Luftfahrt kennt, wird dies bestätigen. Der Chartervertrag aus dem Jahre 2000 dürfte also ein Rahmenvertrag gewesen sein, der den Ast. – wie einige andere Piloten auch – berechtigte, das Flugzeug zu benutzen.

Ähnlich wie der Kurzfrist-Mieter eines Mietwagens nicht zum Halter wird, und zwar auch nicht, wenn die Benutzung des Fahrzeugs in einem Rahmenvertrag für eine voraussehbare Vielzahl von Fällen beabsichtigt ist, wird auch derjenige, der ein Flugzeug im Rahmen eines Chartervertrages mehrfach in der Zukunft nutzen will, nicht allein deshalb zum Halter.

**D) Ist der landgerichtliche Beschluss im Ergebnis also überhaupt haltbar?**

M.E. muss diese Frage bejaht werden. Selbst wenn man die Haltereigenschaft des Ast. verneint, bleibt die Übertragung der Kontrollpflicht in § 4 des Chartervertrags. Sofern der Ast. das Flugzeug ohne jeweils eine spezielle Einwilligung des Ag. einholen zu müssen, benutzen durfte (etwa im Rahmen eines automatisierten Buchungssystems), war die schon aus seiner Pilotenstellung rührende Pflicht des Ast. auf Überprüfung so weit erstarkt, dass Pflichten des Ag. dahinter zurücktreten müssen. M.a.W.: Durch die vertragliche Klausel hat die Ag. ihre Pflichten auf den Piloten übertragen und er hat sie übernommen. Das gilt allerdings nur im Innenverhältnis, also zwischen Ast. und Ag. Dritten gegenüber bliebe die Ag. als Halterin (etwa aus § 33 Abs. 1 LuftVG – Halterhaftpflicht) natürlich Schadensersatzpflichtig.

#### **FAZIT:**

Der Fall macht vor allem eines deutlich: Jeder Pilot muss vor jedem Flug eine sorgfältige Vorflugkontrolle durchführen. Darauf dass schon alles in Ordnung sein wird, darf man sich in der Luftfahrt auf keinen Fall verlassen.

+++++

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
**[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)**