

- 1. Ein Unterlassen der Sichtkontrolle der Treibstoffreserve vor Flugbeginn ist grob fahrlässig.**
- 2. In der Kaskoversicherung eines Fliegervereins sind die das Flugzeug benutzenden Vereinsmitglieder mitversichert.**
- 3. Zur Wirksamkeit eines Haftungsausschlusses**

Angewandte Normen: § 67 VVG

Gericht: OLG Koblenz, Urteil vom 14.6.1984, 12 U 894/83

Veröffentlicht in: VersR 1985 S. 879

Zum Sachverhalt:

Der Fliegerclub in X. hatte bei der Kl. eine Kaskoversicherung für ein vereinseigenes Flugzeug genommen. Der Bekl. als Mitglied des Vereins benutzte am 3.9.1978 dieses Flugzeug und mußte infolge Treibstoffmangels eine Notlandung durchführen. An dem Flugzeug entstand hierbei wirtschaftlicher Totalschaden. Die Kl. zahlte an den Verein als VN eine Entschädigung von 59 800 DM und verlangte mit der Klage diesen Betrag von dem Bekl., weil er es vor Flugbeginn unterlassen habe, die Treibstoffreserve im Tank durch persönlichen Augenschein zu überprüfen. Der Bekl. bestreitet jedes Verschulden und berief sich hilfsweise auf Nr. 6 der Flugbetriebsordnung des Vereins, der folgenden Wortlaut hat:

"Für Schäden, die dem Club durch grobe Fahrlässigkeit zugefügt werden, haftet der Schädiger in voller Höhe, sofern der Schaden nicht durch die Versicherung abgedeckt wird.

Bei selbstverschuldeten Schäden hat der jeweilige verantwortliche Pilot sich mit 500 DM zu beteiligen."

Die Klage hatte in erster Instanz Erfolg. Auf die Berufung des Bekl. wurde sie jedoch in zweiter Instanz abgewiesen. Der BGH hat die Annahme der Revision der Klägerin durch Beschluß vom 4.6.1985 (VI ZR 175/84) abgelehnt.

Aus den Gründen:

Der Kl. steht gegen den Bekl. aus dem Unfallereignis vom 3.9.1978 ein Rückgriffsanspruch nach § 67 VVG nicht zu.

Der Bekl. ist nicht Dritter im Sinne dieser Vorschrift. Aber selbst wenn dies bejaht werden sollte, käme ihm der von dem Fliegerclub eingeräumte Haftungsausschluß zugute.

Vertragspartner der Kl. ist der Fliegerclub, der damit als VN anzusehen ist. Jedoch kommt den Vereinsmitgliedern, die Piloten sind, die Rechtsstellung von (Mit-)Versicherten zu.

Die vom BGH im Urteil vom 9. 3.1964 (VersR 64, 479) zugunsten der Gesellschafter einer OHG entwickelten Grundsätze sind auch auf die Mitglieder (Piloten) des Fliegerclubs entsprechend anzuwenden. Im Urteil des BGH heißt es u.a.: Gegenstand der Kaskoversicherung ist das Eigentümerinteresse an der Erhaltung des versicherten Fahrzeugs. Ein solches Interesse ist bei einer Gesamthandgemeinschaft, die für einen zum gemeinschaftlichen Vermö-

gen gehörigen Kraftwagen eine Kaskoversicherung abschließt, in der Person jedes Gemeinschaftsangehörigen gegeben. Jedem der Teilhaber steht an dem gemeinschaftlichen Fahrzeug ein Eigentumsrecht zu. Dieses unterliegt zwar der gesamthänderischen Bindung des Gemeinschaftsvermögens. Es

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

läßt jedoch einen Verlust des Fahrzeugs als eine unmittelbare Beeinträchtigung der dinglichen Rechtsstellung des einzelnen Teilhabers erscheinen.

Der erkennende Senat verkennt nicht, daß eine OHG als Personengesellschaft nicht mit einer juristischen Person, wie es ein eingetragener Verein ist, ohne weiteres gleichzusetzen ist. Doch bestehen bei einem Verein gegenüber den juristischen Personen des Handelsrechts Besonderheiten. Ein Verein ist ein auf eine gewisse Dauer angelegter körperschaftlich organisierter Zusammenschluß einer Anzahl von Personen, die ein gemeinschaftliches Ziel verfolgen (RGZ 140,143; Sauter / Schwayer, Der eingetragene Verein 12. Aufl. Rdnr. 1). Die Bindung des Gemeinschaftsvermögens, insbesondere in seiner Nutzung, ist deshalb ähnlich wie bei der OHG anzusehen.

Der Fliegerclub unterhält die von ihm angeschafften Flugzeuge allein im Interesse seiner Mitglieder, um ihnen, soweit sie nicht über eigene Flugzeuge verfügen, aber Flieger sind, Gelegenheit zum Fliegen zu geben. Der Verein oder seine Repräsentanten sind also nicht selbst ausschließliche Benutzer. Bei der Gleichartigkeit und Gemeinschaftlichkeit des versicherten Interesses, als dessen (Mit-)Träger die Vereinsmitglieder angesehen werden müssen, genießen diese daher als (Mit-)Versicherte Versicherungsschutz (BGH aaO).

Dem tragen auch die Versicherungsbedingungen Rechnung; denn es ist in dem zur Unfallzeit gültigen Versicherungsschein vom 15.5.1978 als Verwendungszweck angegeben "private Geschäfts- und Reise Flüge durch mehrere Piloten im Vereinsrahmen, Anfängerschulung". Der von dem Bekl. am 3.9.1978 im Rahmen eines Flugtags des Fliegerclubs durchgeführte Flug war ein Reiseflug nach dem vorgenannten Verwendungszweck. Der Bekl. hat daher als (Mit-)Versicherter den Unfall gehabt. Er war nicht Dritter.

Inwieweit der Bekl. den Versicherungsfall schuldhaft herbei geführt haben mag, kann

an dieser Stelle unerörtert bleiben. Wenn bejahendfalls die Kl. nach § 61 VVG von der Verpflichtung zur Leistung frei gewesen sein sollte, würde dies ihr, nach dem sie die Leistung erbracht hat, keinen Anspruch gegen der Bekl. unmittelbar einräumen. Ob ein solcher Anspruch gegen den Fliegerclub (noch) besteht, bedarf hier nicht der Ausführung, da der Fliegerclub am Rechtsstreit nicht beteiligt ist.

Aber selbst wenn man dieser Auffassung nicht folgt und der Bekl. nicht als (Mit-)Versicherten ansieht, sondern als Dritten in Sinne der Bestimmungen des VVG, steht der Kl. ein Anspruch nach § 67 VVG nicht zu.

Dabei kann der Bekl. sich allerdings nicht auf Verjährung berufen. Die kurze Verjährungsfrist nach mietrechtlichen Bestimmungen des § 558 BGB greift hier nicht ein. Der Bekl. war nicht Mieter des Flugzeugs. Der Fliegerclub unternahm für den Fluggast W. einen Rundflug und bediente sich des Bekl. als Piloten. Vertragliche Abmachungen hinsichtlich der Benutzung des Flugzeugs für diesen Rundflug bestanden daher nur zwischen dem Fliegerclub und dem Fluggast.

Dem VN und Fliegerclub steht ein Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bekl. mit Ausnahme eines Betrags von 500 DM, den der Bekl. unstreitig gezahlt hat, nicht zu.

Nach den in der Flugbetriebsordnung des Fliegerclubs von Februar 1976 in Nr. 6 festgelegten Haftungsbestimmungen haftet der Schädiger für Schäden, die dem Club durch grobe Fahrlässigkeit zugefügt werden, in voller Höhe, sofern der Schaden nicht durch die Versicherung abgedeckt ist.

Damit ist von vornherein eine Haftung für leichte Fahrlässigkeit zulässigerweise ausgeschlossen.

Der Bekl. beruft sich ohne Erfolg darauf, daß ihm allenfalls leichte Fahrlässigkeit vorgeworfen werden könne. Das LG hat in

einer eingehenden Beweisaufnahme geprüft, ob dem Bekl. nur leichte oder ob ihm grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen werden könne und ist zu dem Ergebnis gelangt, daß der Bekl. grob fahrlässig gehandelt hat. Der Senat stimmt darin mit dem LG überein; die von ihm vorgenommene Beweiswürdigung ist nicht zu beanstanden.

Grobe Fahrlässigkeit liegt dann vor, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden ist, d. h., wenn schon einfachste ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und das nicht beachtet wird, was in gegebenen Fall jedem einleuchten müßte. Das bedeutet, daß sich die Frage, ob eine grobe Fahrlässigkeit gegeben ist, immer an dem jeweiligen Einzelfall orientieren muß. Es ist ein Unterschied, ob ein Pkw-Fahrer mit einem zu geringen Brennstoffvorrat startet oder ein Flugzeugführer. Die Anforderungen sind der jeweiligen Aufgabe entsprechend zu stellen. Die Notlandung des Sportflugzeugs, bei der dieses schwer beschädigt wurde, war von dem Bekl. grob fahrlässig herbeigeführt. Das LG hat den Treibstoffmangel als Ursache angenommen. Auch der Senat ist dieser Überzeugung. Das gesamte Kraftstoffsystem ist bei dem Unfall unbeschädigt geblieben.

Der Zeuge H. hat bekundet, daß bei der von ihm vorgenommenen Prüfung die Tanks leer waren und daß selbst im Vergasergehäuse, das normalerweise mit Treibstoff gefüllt ist, nur noch ein "Fingerhut" voll Treibstoff vorhanden war. Entsprechendes bekundeten auch die Zeugen K. und S. Die Tanks und Kraftstoffleitungen wiesen keine Beschädigungen aus. Alle für die Kraftstoffversorgung wichtigen Bestandteile des Flugzeugs waren in Ordnung. In der gesamten Kraftstoff- und Motoranlage waren technische Mängel nicht festzustellen. Es ist damit auch die Behauptung des Bekl., es sei nach dem Unfall Kraftstoff ausgelaufen, widerlegt.

Die Behauptung des Bekl., an der Unfallstelle sei Benzingeruch festzustellen gewesen, vermag, selbst wenn dies erwiesen

wird, nicht dazu führen, Kraftstoffmangel als Ursache der Notlandung auszuschließen. Fahrzeuge, die Kraftstoff verbrauchen, strömen in aller Regel einen Kraftstoffgeruch aus. Daraus läßt sich aber nicht der Beweis führen, der Kraftstoff sei durch den Unfall frei geworden und ausgelaufen.

Die Feststellungen des Sachverständigen R. und der Zeugen sind hier eindeutig. Sie führen übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß fehlender Kraftstoff die Ursache für die Notlandung war. Das bedeutet aber, daß der Bekl. gestartet ist, ohne sich davon überzeugt zu haben, daß genügend Brennstoff vorhanden war. Er genügt den Anforderungen nicht durch eine Kontrolle der Anzeigergeräte, die nur ungenau anzeigen.

Da der Bekl. das Flugzeug nicht selbst hat betanken lassen, sondern eine Maschine übernahm, die bereits am Vortag betankt und geflogen worden war, mußte er eine Sichtkontrolle durchführen. Am Vortag waren mit dem Flugzeug drei Flüge durchgeführt worden. Das bedeutet, daß es dreimal gestartet werden mußte, was einen höheren Kraftstoffverbrauch veranlaßt. Da der Kraftstoffverbrauch auch sonst von anderen Faktoren abhängig ist, z. B. Zustand und Betriebszeit des Motors sowie Pilotentechnik, und es brauchbare Hinweise für Zuschläge nicht gibt, ist in jedem Fall eine besonders sorgfältige Prüfung des Kraftstoffvorrats vor Antritt der Flugreise erforderlich. Daran hat es der Bekl. fehlen lassen. Er kann sich nicht darauf berufen, eine Sichtkontrolle werde üblicherweise nicht durchgeführt. Solche Unterlassungen rechtfertigen nicht eine Minderung der Haftung.

Der Bekl. kann sich aber auf den zwischen ihm und dem Fliegerclub vereinbarten Haftungsausschluß berufen, den die Kl. gegen sich gelten lassen muß.

Es kommt nicht darauf an, ob es sich bei den in der Flugbetriebsordnung in Nr. 6 niedergelegten Haftungsbestimmungen um eine vertragliche Vereinbarung handelt. Dem Bekl. kommt die Regelung jedenfalls zugute.

Zwar hat der Fliegerclub keine unbedingte Haftungsfreistellung ausbedungen. Er hat aber für den Fall, daß eine Versicherungsleistung erlangt werde, die Freistellung ausgesprochen. Dieser Fall liegt hier vor, nachdem die Kl. dem Fliegerclub den Kaskoschaden ersetzt hat.

Die Haftungsbefreiung steht dem Gebot der Wahrung von Treu und Glauben nicht entgegen. Es kann nicht mit dem Hinweis auf die Bestimmung des § 61 VVG gesagt werden, der Zweck dieser Bestimmung könne nicht mehr erreicht werden, wenn eine Haftungsausschlußklausel - wie hier - gelte.

Der BGH hat im Urteil vom 28.9.1961 ausgesprochen, daß der in einem Kfz-Mietvertrag vereinbarte Ausschluß der Haftung des Mieters auch für grobe Fahrlässigkeit gegenüber dem Kaskoversicherer des Vermieters, der nach § 67 VVG gegen den Mieter Rückgriff nehmen will, wirksam sei. Dieser Grundsatz muß vorliegend auch gelten. Hier geht es nicht einmal um die Freistellung eines Mieters, sondern eines Vereinsmitglieds, dem das Flugzeug zur Verfügung gestellt war.

Es spielt dabei auch im Verhältnis der Parteien zueinander keine Rolle, ob ein solcher Haftungsausschluß zu einer Gefahrerhöhung und damit zu einer Erweiterung der Leistungspflicht der Kl. gegenüber dem Fliegerclub führt. Ob dadurch die Lage der Kl. in einer Weise verschlechtert wird, die mit dem Sinn und Zweck des § 61 VVG nicht mehr zu vereinbaren ist, kann nur das Vertragsverhältnis der Kl. mit dem Fliegerclub berühren. Die Frage, ob eine Leistungsfreiheit der Kl. gegenüber dem Fliegerclub oder ein Rückforderungsanspruch daraus entstehen kann, daß eine solche Haftungsbefreiung in die Flugbetriebsordnung, die bereits 1976 geschaffen war, aufgenommen ist, kann den Rückgriffsanspruch der Kl. gegen den Bekl. aus § 67 VVG nicht berühren.