

Wenn ein „Gast“ während des Fluges die Steuerung übernimmt, um in das Fliegen hineinzuschnuppern, entfällt nicht nachträglich der Beförderungsvertrag.

Angewandte Normen: § 44 LuftVG

Gericht: OLG Celle, Beschl. v. 13.11.2003, Az: 14 U 48/03

Veröffentlicht in: OLGR Celle 2004, 69-70

Zum Sachverhalt:

(§ 540 Abs. 1 ZPO):

I.

Die Kläger begehren Schadensersatz wegen eines Flugunfalles, der sich am 24. Juli 1999 gegen 18:30 Uhr in .../... ereignet hat. Bei diesem Flugunfall kamen der Ehemann der Klägerin zu 1 und Vater der Kläger zu 2 und 3,, sowie, dessen Nachlasspfleger der Beklagte ist, in einem zweiseitigen Ultraleichtflugzeug ums Leben.

Wegen der näheren Sachdarstellung wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen. Die Kammer hat der Klage überwiegend (mit Ausnahme ebenfalls geltend gemachter Schmerzensgeldansprüche) stattgegeben. Wegen der Begründung wird auf die Ausführungen des landgerichtlichen Urteils verwiesen.

Dagegen richtet sich die Berufung des Beklagten. Entgegen der Auffassung der Kammer sei Herr ... nicht als Fluggast anzusehen, was das Landgericht zumindest nach Durchführung einer Beweisaufnahme hätte erkennen müssen. Er sei als erfahrener Drachenflieger an einer Ausbildung betreffend das Fliegen solcher Ultraleichtflugzeuge interessiert gewesen, der Abschluss eines Ausbildungsvertrages zwischen den beiden Verstorbenen sei in Aussicht gestellt gewesen. Dem entspreche es auch, dass Herr ... nicht etwa auf dem Rücksitz, sondern auf dem (üblicherweise dem Piloten vorbehaltenen) Vordersitz Platz genommen habe. Er habe die Möglichkeit gehabt und auch genutzt, das Flugzeug selber zu steuern, nachdem der Flug-

zeugführer es in die Luft gebracht gehabt habe. Angesichts dessen sei zumindest von einem Haftungsausschluss auszugehen. Im Übrigen seien etwaige Ansprüche verjährt, jedenfalls aber der Höhe nach begrenzt.

Der Beklagte beantragt,

das angefochtene Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen.

Die Kläger beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigen das erstinstanzliche Urteil.

Aus den Gründen:

II.

Die Berufung des Beklagten erweist sich als unbegründet. Lediglich zur Klarstellung hat der Senat bei der Tenorierung herausgestellt, dass sich die Haftung des Beklagten als Nachlasspfleger des Flugzeugführers auf einen Höchstbetrag von insgesamt 320.000 DM beschränkt.

Das Landgericht hat aus zutreffenden tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen, die auch gegenüber dem Berufungsvorbringen durchgreifen und denen der Senat in

vollem Umfang beitrifft, eine grundsätzliche Haftung des verstorbenen Flugzeugführers ... für die durch den Tod des Mitfliegers ... eingetretenen materiellen Schäden nach § 44 LuftVG bejaht. Auf die sorgfältig begründeten Ausführungen der Kammer wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

Im Hinblick auf die Berufungsangriffe ist soweit nicht schon durch Beschluss des Senats vom 25. Juni 2003 (Bd. I, Bl. 191 ff.), auf den ebenfalls verwiesen wird, gesehen Folgendes anzumerken:

1. Nach wie vor ist davon auszugehen, dass Herr ... Fluggast gewesen ist. Auf die vom Beklagten problematisierte Frage der Beweislast, die nach Auffassung des Senats von der Kammer zutreffend beim Beklagten gesehen worden ist, kommt es dabei gar nicht an. Es ist nicht entscheidend, ob Herr ... während des Fluges die Lenkung (eine Querstange, mit deren Hilfe Gewichtsverlagerungen an die Tragflächen weitergegeben werden) betätigt hat oder nicht. Auch das nämlich würde ihn weder zum Flugzeugführer, noch zum Mitglied des "fliegenden Personals" (also einem Besatzungsmitglied) machen. Abgesehen davon, dass ein derartiges Ultraleichtfluggerät außer dem Piloten selber keinerlei "Besatzung" benötigt, entspricht es der vom Bundesgerichtshof bereits vorgenommenen (BGH, Urteil vom 30. November 1983, VersR 1984, 155 f.) Definition eines Fluggastes in Abgrenzung zum fliegenden Personal, dass Erstgenannter nicht das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den verantwortlichen Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen bzw. sonstige Dienste im Flugzeug zu verrichten hat. So lag der Fall hier. Verantwortlicher Flugzeugführer war Herr ... auf keinen Fall, selbst wenn er das Flugzeug gelenkt haben sollte. Auch in diesem Falle wäre der eigentliche Flugzeughalter und -führer, der ja auch als einziger über eine Berechtigung verfügte, ein solches Flugzeug zu führen, nämlich der ebenfalls verstorbene Herr ..., verantwortlich geblieben. Herr ... ist auch nicht einmal Mitglied des "fliegenden Personals" gewesen. Selbst wenn nämlich das zuträfe, was der Beklagte hinsichtlich der Übernahme der Flugzeugsteuerung durch Herrn ... vorgetragen hat, wäre nicht anzunehmen, dass dieser den Flugzeugführer ... bei der Steuerung des Flugzeuges "unterstützen" oder sonstige "Dienste verrichten" sollte. Grund für eine etwaige zwischenzeitliche Übernahme der Steuerung durch

Herrn ... wäre allenfalls gewesen, in die Funktion und grundlegende Bedienung eines solchen Ultraleichtflugzeuges "hineinzuschnuppern". Unstreitig fand der Flug (als einer von mehreren) im Rahmen eines Tages der offenen Tür mit dem Zweck statt, den jeweiligen Mitfliegern, zu denen auch Herr ... gehört hat, ein Kennenlernen des Fliegens mit einem Ultraleichtflugzeug zu ermöglichen. Zum fliegenden Personal gehört aber erst derjenige, der zu einer solchen Tätigkeit seitens des Flugbetreibers angestellt worden ist, um aus fliegerischer Notwendigkeit bestimmte Funktionen zu übernehmen. In diesem Stadium befand sich der verstorbene Herr ... noch nicht. Er ist (ein Schulungsvertrag war noch nicht abgeschlossen, sondern letztlich "Fernziel" des "Schnupperflugs") noch nicht einmal Flugschüler gewesen. Herr ... ist nicht, im Sinne der Definition des Bundesgerichtshofs, dazu bestimmt gewesen, den Luftfahrzeugführer ... zu unterstützen, also ihm in irgendeiner Form zu helfen. Ein die Lenkung eines Flugzeuges lediglich ausprobierender Fluggast bleibt Fluggast im Sinne des § 44 LuftVG.

Darüber hinaus und unabhängig davon wäre der Beklagte nicht in der Lage, den ihm obliegenden Beweis dafür zu führen, dass Herr ... überhaupt während des Fluges die Lenkung übernommen hat. Die Tatsache, dass er auf dem üblicherweise dem Piloten vorbehaltenen vorderen Sitz Platz genommen hat, ist insoweit nicht aussagekräftig. Unstreitig ließ sich das verunglückte Ultraleichtflugzeug hinsichtlich aller für den Flug wesentlichen Funktionen (offenbar mit Ausnahme des Rettungssystems, welches Herr ... jedenfalls nicht betätigt hat) auch vom hinteren Sitz aus bedienen. So war es dem Flugzeugführer ... ja ohne weiteres möglich, das Fluggerät vom hinteren Platz zu starten. Weitere geeignete Beweismittel dafür, dass Herr ... während des Fluges die Steuerung übernommen hat, liegen nicht vor. Ob die vorherigen Mitflieger und Vereinskameraden des verstorbenen ... ebenfalls während des Fluges die Lenkung übernommen haben, lässt keinen zwingen-

den Rückschluss darauf zu, dass dies bei dem Unglücksflug betreffend den Fluggast ... zum Zeitpunkt des Absturzes ebenfalls der Fall gewesen ist. Die Beweislast dafür, dass Herr ... kein Fluggast gewesen ist, liegt jedenfalls auch nach Auffassung des Senats beim Beklagten. Selbst wenn es, anders als in einem vom BGH am 16. Juni 1999 entschiedenen Fall (MDR 1999, 1196 f.), vorliegend nicht auf bestimmte Formulierungen der besonderen Bedingungen für die Unfall Zusatzversicherung ankommt, ist von einer entsprechenden Beweislastverteilung gleichwohl auszugehen: Auch nach der vom Bundesgerichtshof bereits im Jahre 1983 (VersR 1984, a.A. O.) vorgenommenen Definition eines Fluggastes ist (negativ formuliert) davon auszugehen, dass Fluggast (jeder) ist, "der nicht dazu bestimmt ist, das Luftfahrzeug verantwortlich zu führen oder den Luftfahrzeugführer dabei zu unterstützen". Dem entspricht es, dass in aller Regel davon ausgegangen werden kann, dass jemand, der sich zu einem Piloten in dessen Flugzeug begibt, regelmäßig bloßer Gast sein wird.

2. Dass angesichts der vorliegenden Interessenlage von einem (unentgeltlichen) Beförderungsvertrag auszugehen ist, hat der Senat bereits mit Beschluss vom 25. Juni 2003 (Bl. 191 f.) ausgeführt. Auf die dort angestellten Erwägungen wird verwiesen.

3. Schadensersatzansprüche der Erben des verstorbenen Herrn ... sind auch noch nicht verjährt. Die Klage ist genau 3 Jahre und 1 Tag nach dem Unfallereignis beim Landgericht eingegangen. Da, wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, die dreijährige Verjährungsfrist des § 852 BGB damaliger Fassung erst ab Kenntnis des Geschädigten vom Schaden und insbesondere der Person des Ersatzpflichtigen zu laufen beginnt, kommt eine Verjährung schlechthin nicht in Betracht. Da der eigentliche Schädiger durch den Unfall selber zu Tode gekommen ist und der Beklagte als Nachlasspfleger überhaupt erst mit Beschluss vom 10. Juni 2002 eingesetzt worden ist, konnten die Kläger frühestens ab diesem Zeitpunkt jemanden klagweise in Anspruch nehmen.

4. Klarstellend hat der Senat in die Tenorierung des Berufungsurteiles aufgenommen, dass die Haftung des Beklagten für Schäden durch den Tod des verunglückten Herrn ... auf einen Höchstbetrag von 320.000 DM beschränkt ist (§ 46 LuftVG damaliger Fassung), auch wenn sich diese Beschränkung zumindest den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils dadurch entnehmen lässt, dass sich die Ersatzansprüche allein auf § 44 LuftVG gründen (vgl. ebenfalls Beschluss des Senats vom 25. Juni 2003, Bl. 196 d.A.).

5. Die Kostenentscheidung folgt § 97 Abs. 1 ZPO. Die übrigen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 708 Nr. 10, 711, 108 Abs. 1 Satz 2 ZPO; 26 Nr. 8 EGZPO. Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor, § 543 ZPO.