

Grobe Fahrlässigkeit, wenn der Pilot bei der Berechnung der Treibstoffmenge nicht auf die Wind- und Wetterverhältnisse achtet.

Angewandte Normen: § 61 VVG, § 25 LuftVO, § 30 LuftBO, § 25 LuftVG

Gericht: OLG Köln, Urteil v. 20.01.1989, Az.: 20 U 134/88

Veröffentlicht in: VersR 1989, 359

Zum Sachverhalt:

Der Bekl. führte mit einem gemieteten oder geliehenen Motorsegler eine Flugreise nach Skandinavien durch. Auf dem Rückflug startete er von der Insel L., ohne aufgetankt zu haben, bei Gegenwind mit dem Ziel O. Dort bekam er keinen Kontakt mit dem Tower und entschloß sich, den rund 30km entfernten Flugplatz W. anzufliegen, da er der Tankanzeige das Vorhandensein einer Restmenge von 6 l Benzin entnahm. Über dem Ortsteil B. blieb der Motor wegen Treibstoffmangels stehen. Der Bekl. sah sich gezwungen, das Flugzeug auf den Wipfeln eines Waldes notzulanden, wobei Totalschaden eintrat.

Die Schadensersatzklage des Kaskoversicherers, der den Eigentümer entschädigt hatte, hatte in beiden Instanzen Erfolg.

Aus den Gründen:

Mit Recht hat das LG angenommen, der Bekl. habe die Zerstörung des Flugzeugs und den daraus entstandenen Schaden grob fahrlässig herbeigeführt...

Schon die Flugvorbereitung ab L. war verfehlt. Sie belegt die Richtigkeit des Klagevortrags, daß der Bekl. während der knapp einwöchigen Flugreise bereits zum dritten Mal sich über das grundlegende Erfordernis hinweggesetzt hat, eine hinreichende Benzinreserve einzuplanen. Bereits am ersten Tag der unstreitig nicht als Segel-, sondern als Motorflug geplanten und durchgeführten Reise hat der Bekl. zweimal den 32 l fassenden Tank mit 31 l bzw. 30 l füllen müssen, also den jeweiligen Flugplatz lediglich mit einer Reserve von 1 bzw. 2 l erreicht. Dies ergibt sich aus seinen eigenen

Eintragungen im Bordbuch. Zwar ist nach § 30 LuftBO nicht vorgeschrieben, daß auch die getankte Benzinmenge jeweils im Bordbuch festzuhalten ist, in der Segelflugguppe N. wird aber entsprechend verfahren, und der Bekl. muß seine eigenen Eintragungen gegen sich gelten lassen (wird ausgeführt).

Ist danach davon auszugehen, daß der Bekl. schon am 13.7. 1987 zweimal den Tank des Motorseglers praktisch leergeflogen hat und deswegen bereits zweimal nur knapp der Gefahr einer ungeplanten Landung nach längerem Streckenflug entgangen war, so ist seine Planung, von L. aus bis nach O. ohne Zwischenlandung des Auftankens wegen zu fliegen, ganz unverständlich.

In diesem Zusammenhang macht der Bekl. vergeblich geltend, einer Flugvorbereitung habe es nicht bedurft. Richtig ist zwar, daß er keinen Flugplan nach § 25 LuftVO abgeben mußte, weil er auf der Strecke von L. nach O. nach Sichtflugregeln und außerhalb des kontrollierten Luftraums flog. Hieraus kann er aber nichts für sich herleiten. Denn

auch wenn er nicht verpflichtet war, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen solchen Flugplan zu übermitteln, war er selbstverständlich gehalten, seinen

Streckenflug ordnungsgemäß vorzubereiten.

Eine ordnungsgemäße, jedermann einsichtige Flugvorbereitung mußte sich aber bei dem vorgesehenen Motorflug vor allem auf die Frage konzentrieren, ob der Benzinvorrat für die vorgesehene Strecke ausreichte...

Rechtfertigt danach schon die Flugvorbereitung nicht nur den Vorwurf fahrlässigen, sondern grob fahrlässigen Verhaltens, weil der Bekl. nicht eine frühere Zwischenlan-

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

dung zum Tanken vorgesehen hatte, so gilt dies in noch größerem Maß für seinen Entschluß, nach einer Gesamtflugzeit von mindestens 138 Minuten nicht in O. zu landen, sondern nach W. weiterzufliegen.

Ob der neue zweitinstanzliche Sachvortrag des Bekl. zutrifft, daß er in O. trotz der zuvor fernmündlich eingeholten Landeerlaubnis wegen der besonderen Verhältnisse dieses Platzes nicht landen durfte, wenn ihm dies nicht vom Tower unmittelbar vor dem Landeanflug ausdrücklich erlaubt worden war, ist für die Entscheidung ohne Bedeutung und bedarf deswegen keiner Aufklärung. Denn einmal wäre eine hier gebotene Sicherheitslandung auch ohne ausdrückliche Erlaubnis nach § 25 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG zulässig gewesen und hätte unter Sichtflugbedingungen auch ohne die von dem Bekl. behaupteten Gefahren durchgeführt werden können. Der Bekl. hätte nämlich ohne weiteres erst hinter der im übrigen gut einsehbaren öffentlichen Straße auf der asphaltierten Piste aufsetzen können und hätte dann immer noch eine genügend lange Ausrollstrecke - der Motorsegler benötigt laut Flughandbuch nur 100 m Rollstrecke beim Landen - zur Verfügung gehabt. Andererseits hätte man von einem auch nur die geringste Sorgfalt aufwendenden Sportpiloten in dieser Situation zu erwarten, daß er seine Versuche, den Tower zu erreichen, fortsetzt und nicht sogleich abdreht und einen weiter entfernten Platz anfliegt...