

Wer ist Fluggast?

Angewandte Normen: § 4 AUB

Gericht: LG Bielefeld, Urteil v. 13.12.1977, Az.: 23 O 222/77

Veröffentlicht in: VersR 1978 S. 1017

Zum Sachverhalt:

Der Ehemann der Kl., S., kam am 16.9.1975 bei einem Flugzeugabsturz ums Leben. Er hatte am 18.7.1975 mit der Bekl. einen Unfallversicherungsvertrag abgeschlossen, wonach die Kl. bei seinem Unfalltod mit 30 000 DM bezugsberechtigt sein sollte. Die Allgemeinen Unfallversicherungsbedingungen (AUB) der Bekl. sahen in § 4 Versicherungsschutz auch für Unfälle vor, die der Versicherte bei Reise- oder Rundflügen über Gebieten mit organisiertem Luftverkehr "als Fluggast eines zum zivilen Luftverkehr zugelassenen Motorflugzeuges" erleiden würde. Weiter gehender Versicherungsschutz bei Luftfahrten sollte nur aufgrund besonderer Vereinbarungen gewährt werden.

S. war seit 1973 im Besitz eines Luftfahr-scheins für Flugzeuge bis 2000 kg. Seine Gesamtflugzeit betrug 110 Stunden. Die später abgestürzte Maschine war sein Eigentum und seit 14.8.1975 auf ihn zugelassen. Es handelte sich um eine zweisitzige Maschine, die serienmäßig mit einem Doppelsteuer ausgerüstet war.

Da S. mit diesem Flugzeug noch nicht hinreichend vertraut war, bat er seinen früheren Fluglehrer W., mit ihm zusammen einige Flüge durchzuführen. Am Unglückstag flogen beide mit der Maschine vom Heimatflughafen P. zum Flughafen D., wobei die Maschine von S. gesteuert wurde. Dort führten beide sodann insgesamt 8 Starts und Landungen durch. Bei 5 Landungen befand sich der Fluglehrer W. auf dem Beifahrersitz: die letzten drei Starts und Landungen führte S. allein durch. Im Anschluß daran holten beide die Startgenehmigung für den Rückflug zum Flughafen P. ein. Vom zuständigen Flugleiter des

Flughafens D. wurde im Hauptflugbuch für diesen Flug der Fluglehrer W. für die vorausgegangenen Flüge S. als verantwortlicher Luftfahrzeugführer eingetragen.

Um 17.15 Uhr bestiegen beide das Flugzeug. Der Fluglehrer W. nahm den rechten Sitz, S. den linken Sitz am Doppelsteuer ein. Die zweite Sitzreihe der Maschine blieb frei. Nach dem Start beschrieb das Flugzeug zunächst einen Bogen um den Flugplatz, überflog diesen daraufhin im Tiefflug und zog in steilem Winkel von etwa 45 u nach oben. Während des Steigfluges führte es eine halbe Rolle nach links aus, flog ein Stück in der Rückenlage und stürzte aus dieser plötzlich in einer Höhe von 50 bis 60 m senkrecht ab. Beide Insassen wurden auf der Stelle getötet.

Die Bekl. verweigerte die Auszahlung der Versicherungssumme, weil es sich nicht um einen Reise-, sondern Kunstflug gehandelt habe und der Verstorbene nicht als Fluggast angesehen werden könnte.

Die Kl. erhob daraufhin Klage auf Zahlung. Sie machte geltend, es habe sich um einen normalen Reiseflug gehandelt, der unter das versicherte Risiko falle.

Das LG hat die Klage abgewiesen.

Aus den Gründen:

Der Unfallversicherungsvertrag vom 18.7.1975 erstreckt sich nicht auf das Unfallrisiko, dem der Ehemann der Kl. erlegen ist. Es mag dahinstehen, ob angesichts des

gefährlichen Flugmanövers ein Reise- oder Kunstflug durchgeführt wurde. Denn die Klage scheiterte in jedem Fall daran, daß der Verstorbene nicht als „Fluggast“ verunglückt ist, was nach § 4 Abs. 3a Nr. 1 AUB unabdingbare Voraussetzung des Versicherungsschutzes ist.

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

Darin unterscheidet sich die hier zu beurteilende Unfallversicherung maßgeblich von der im Parallelprozeß LG Bielefeld – 5 0 91/77 – (VersR 78, 1014) in Rede stehenden Lebensversicherung, die neben dem Fluggast auch den nicht beruflich tätigen Luftfahrzeugführer in den Versicherungsschutz einbezog (§ 7 Abs. 2 der AVB für die Groß-Lebensversicherung). Die im Parallelverfahren wegen der abweichenden Versicherungsbedingungen offengebliebene, im vorliegenden Rechtsstreit jedoch maßgebliche Frage, ob der VN Fluggast war, ist zu verneinen.

Fluggast ist nämlich nicht, wer fliegerische Funktionen wahrnimmt, sei es als Flugschüler, Co-Pilot, sonstiges fliegendes Personal oder Flugbegleitpersonal (vgl. Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 4. Aufl. 1973 § 4 Nr. 10 AUB; Prölss/Martin, VVG 21. Aufl. 1977 § 4 A B Anm. 1 B b).

Derartige fliegerische Verrichtungen nahm der Ehemann der Kl. gerade wahr. Er saß am Doppelsteuer der verunglückten Maschine und nahm an dem Fluggeschehen nicht bloß als passiver Gast, sondern als aktiver Flieger teil. Dies war ausgesprochener Sinn und Zweck der Reise. Sie sollte nämlich den VN mit der neu erworbenen Maschine vertraut machen. Der VN sollte – wie die Kl. selbst vortragen läßt – zusätzliche fliegerische Erfahrungen unter der Aufsicht eines erfahrenen Piloten gewinnen. Zu diesem Zweck war die Maschine auf dem Hinflug von P. nach D. von ihm gesteuert worden, und er hatte zusätzliche Starts und Landungen am Flughafen D. geübt.

Der Einwand der Kl., der Ehemann habe bereits einen gültigen Flugschein gehabt, ist demgegenüber nicht stichhaltig. Denn gerade wer sich aufgrund eines Flugscheins fliegerisch betätigt, verliert den Status eines schlichten Fluggastes. Sein Risiko ist von der normalen Unfallversicherung nicht mehr gedeckt. Diese soll nämlich nur das einfache Risiko als Passagier eines Privat- oder Linienflugzeuges abdecken. Wer Luftsport betreibt, überschreitet dieses Risiko bei weitem; er muß eine spezielle Unfallversicherung abschließen, die für Flugzeugführer, Fluglehrer oder Flugschüler ange-

boten wird (vgl. dazu Max Hofmann, Die private Unfallversicherung 1971 S. 178). Dies leuchtet ein: Die allgemeine Unfallversicherung kann und will das Risiko von Luftverkehrsunfällen nur in einem beschränkten Rahmen übernehmen. Der Grund dafür liegt darin, daß eine uneingeschränkte Mitversicherung der Luftverkehrsunfälle eine Prämienhöhung notwendig machen würde, auf der anderen Seite jedoch die Mehrheit der VN an dem Einschluß dieser Unfälle nicht interessiert ist. Infolgedessen würde man dem großen Kreis dieser VN eine Prämienzahlung zumuten, für die eine entsprechende Gegenleistung diesen Versicherungsnehmern gegenüber gar nicht bestehen würde (vgl. Wussow aaO § 4 Anm. 7).

Es kommt auch nicht darauf an, ob der VN Flugschüler i. S. des Gesetzes war oder im technischen Sinn des Wortes ein Einweisungsflug stattfand. Versicherungsrechtlich allein maßgebend ist nur, daß durch die Wahrnehmung fliegerischer Funktionen eine Gefahrerhöhung eintrat, die nur bei zusätzlicher Vereinbarung vom Versicherungsschutz erfaßt sein soll (vgl. auch § 4 Abs. 4 AUB). Sinn der Reise war nämlich – wie bereits oben ausgeführt –, daß der VN sich mit der neu erworbenen Maschine vertraut machen sollte und zusätzliche fliegerische Erfahrungen damit sammeln sollte. Daß dieser Zweck der Reise mit der Landung am Flughafen D. beendet sein sollte und der Verstorbene nunmehr bloß noch als passiver Fluggast an der Rückreise teilnehmen sollte, ist von der Kl. weder substantiiert dargelegt worden noch aus den gesamten Umständen heraus wahrscheinlich. Auch auf dem Rückflug hatte der Verstorbene nämlich im vorderen Teil der Maschine und nicht auf der Hinterbank Platz genommen. Er saß am Doppelsteuer und war damit jederzeit in der Lage, selbst fliegerische Verrichtungen, wie auf dem Hinflug und bei den Starts und Landungen, wahrzunehmen. Der Bericht des Luftfahrtbundesamtes schließt nicht einmal aus, daß der Verstorbene selbst noch in der kritischen Flugphase in die Steuerung eingegriffen hat. Es ist auch sonst kein Anhalt dafür ge-

geben, warum der Verstorbene auf dem Rückflug in Abkehr von dem bisherigen Zweck der Reise nunmehr keine fliegerischen Verrichtungen mehr hätte ausüben sollen, obwohl der gesamte bisherige Zweck der Reise der Wahrnehmung und Einübung dieser Aufgaben galt. ...

Leitsatz in VersR 78 S. 1017

Die Vornahme fliegerischer Verrichtungen schließt die Eigenschaft eines Flugzeuginsassen als „Fluggast“ auch dann aus, wenn die aktive Betätigung als Flieger unter Aufsicht eines erfahrenen Piloten zu dem Zweck erfolgt, zusätzliche fliegerische Erfahrung zu gewinnen