

Zur Frage, wann ein Wiederstart nach Außenlandung ohne Genehmigung zulässig ist: Bloße Übelkeit eines älteren Passagiers genügt nicht.

Angewandte Normen: § 25 LuftVG

Gericht: OLG Düsseldorf, Urt. vom 22.11.2016, Az.: I-24 U 40/16, 24 U 40/16

Veröffentlicht in: VersR 2017, 1534-1539

Zum Sachverhalt:

[1] Die Klägerin nimmt den Beklagten für die Zerstörung ihres Hubschraubers auf Schadensersatz aus dem Chartervertrag in Anspruch.

[2] Bei der Klägerin handelt es sich um ein Unternehmen der Luftfahrtbranche. Neben der Durchführung kommerzieller Flüge mit eigenen Helikoptern verchartert sie auch Hubschrauber an Inhaber entsprechender Lizenzen für Privatflüge.

[3] Der Beklagte ist Inhaber einer solchen Lizenz für Privatpiloten (Hubschrauber) PPL(H). Diese berechtigt dazu, allgemein genehmigte Landeplätze zu benutzen. Für das Starten und Landen außerhalb von zugelassenen Flugplätzen/Landeplätzen benötigt der Beklagte eine Genehmigung der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde, eine sogenannte Einzelerlaubnis.

[4] Am 15.09.2010 schlossen die Parteien einen Rahmenvertrag über die Charterung eines Hubschraubers. Nach Ziffer 3 .1 verpflichtet sich der Charterkunde,

[5] „beim Betrieb des Hubschraubers die gesetzlichen Bestimmungen (Luftverkehrsgesetz, Luftverkehrsverordnung etc.) in der jeweils gültigen Fassung, behördliche Verfügungen, Anordnungen der Flugsicherung und/oder Flugplatzverwaltung(en) sowie die jeweiligen Betriebsvorschriften des Hubschraubers zu beachten.“

[6] Ziffer 6.5 des Vertrages hat folgenden Wortlaut:

[7] „Eine Kaskoversicherung ist für den angemieteten Hubschrauber nicht abgeschlossen. Der Charterkunde wird in seinem Vertragsverhältnis jedoch so gestellt, als sei der Hubschrauber nach seinem Zeitwert versichert. Das bedeutet auch, dass er einen Selbstbehalt von 2.500,00 € je Schadenfall zu tragen hat.“

[8] In Ziffer 8.3 des Chartervertrages heißt es:

[9] „Der Charterkunde haftet B weiterhin auf Ersatz sämtlicher Schäden/Kosten, die durch einen unsachgemäßen – insbesondere vertragswidrigen und/oder gesetzeswidrigen – Gebrauch des Hubschraubers entstehen. Wenn und soweit der Schaden von der Klägerin durch die für den Hubschrauber abgeschlossenen Versicherung(en) abgedeckt ist, haftet der Charterkunde lediglich für den Schaden der Klägerin, der hierdurch nicht abgedeckt ist (z.B. Selbstbehalt bei Kaskoversicherung, Überschreitung der vereinbarten Deckungssummen, Ersatz von Folgeschäden, Erhöhung der Versicherungsprämie aufgrund des Schadensvorfalles).“

[10] Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die zur Akte gereichte Kopie des Chartervertrages Bezug genommen (Anlage K1).

[11] Auf der Grundlage des Rahmenvertrages vom 15.09.2010 charterte der Beklagte, der zuvor mehrere Jahre lang nur sehr selten geflogen war, bei der Klägerin für den Zeitraum vom 27.04.2012 bis 29.04.2012 einen Hubschrauber für einen Privatflug.

[12] Am 27.04.2012 übernahm er den im Eigentum der Klägerin stehenden Hubschrauber vom Typ ... mit der Zulassung ... auf dem Heimatflugplatz der Klägerin in Stadt 1. Der Hubschrauber ist für den Betrieb mit vier Personen zugelassen. Der Beklagte hatte zum Zeitpunkt der Anmietung lediglich 90 Flugstunden auf einem Hubschrauber absolviert, auf dem ... erst 20 Flugstunden (GA 124). Bei Übergabe des Hubschraubers unterzeichneten die Parteien ein Übergabeprotokoll. Ausweislich dessen hatte der Helikopter zu diesem Zeitpunkt 556,12 Betriebsstunden absolviert. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die zur Akte gereichte Kopie des Übergabeprotokolls verwiesen (Anlage K3).

[13] Der Beklagte flog mit dem Hubschrauber eine Stunde, kehrte gegen 18.30 Uhr zurück und übergab ihn einem Mitarbeiter der Klägerin. Am Folgetag, dem 28.04.2012, erschien der Beklagte gegen 17.20 Uhr und übernahm erneut den vorgenannten Hubschrauber. Er stieg zusammen mit einem Fluggast, dem Zeugen A, ein, tankte 78,15 Liter Treibstoff an der Flugplatztankstelle Stadt 1 zu und hob gegen 18.05 Uhr zu dem geplanten Flug mit dem Ziel „... Stadt 2“ ab. Für diese Flugroute hatte er auch ein Wetterbriefing ausgedruckt.

[14] Tatsächlich landete der Beklagte den Hubschrauber nach einer Flugzeit von ca. 20 Minuten auf einem freien Feld in Stadt 3 nahe Stadt 4, einem nicht zugelassenen Landeplatz. Der nächstgelegene

Landeplatz, der Flugplatz Stadt 5, befand sich in einer Entfernung von 12,7 km oder 6,9 nautischen Meilen. Die Flugzeit bis dahin hätte ca. 5 Minuten betragen (GA 10). Der Grund für die Landung ist zwischen den Parteien streitig.

[15] Nach wenigen Minuten startete der Beklagte den Hubschrauber erneut. Eine behördliche Genehmigung hierzu hatte er nicht eingeholt, ebensowenig wie vor der zuvor erfolgten Landung. Vor dem erneuten Start waren der Sohn des Beklagten und dessen Freundin, die kurz zuvor mit dem PKW an der Landestelle eingetroffen waren, in den Hubschrauber zugestiegen, so dass dieser nunmehr mit insgesamt vier Personen besetzt war. Zwischen den Parteien ist streitig, ob dieser Zustieg geplant oder spontan erfolgte.

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

[16] Nach dem erneuten Start kollidierte der Hubschrauber mit einer nördlich der Wiese in einer Höhe von ca. 10 Metern verlaufenden Hochspannungsleitung, durchtrennte diese, streifte einen Baum und stürzte schließlich ab, wobei der Hubschrauber schwer beschädigt wurde.

[17] Wegen der Einzelheiten der Örtlichkeit und den Schäden am Hubschrauber wird auf den Bildbericht des PP Stadt 4 vom 28.04.2012, S. 11-45 der Ermittlungsakte ... StA Stadt 4, verwiesen. Wegen des Umfangs und der Einzelheiten der Beschädigungen wird weiterhin auf den als Kopie vorgelegten Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) vom 24.05.2012 (Anlage K4, dort S. 6/7) verwiesen.

[18] Die Klägerin ließ den Hubschrauber auf Anweisung der BFU durch die Fa. C vom Unfallplatz zu ihrem Heimatflugplatz Stadt 1 verbringen, wo weiterführende Untersuchungen durch die BFU an der Unfallmaschine vorgenommen wurden. Die Fa. C stellte der Klägerin für ihre Leistungen einen Betrag von 1.593,50 € zzgl. Mehrwertsteuer in Rechnung (Anlage K7), den die Klägerin auch bezahlte.

[19] Unter dem 27.06.2012 stellte die Klägerin dem Beklagten die Kosten für das Chartern des Hubschraubers in Höhe von 899,28 € in Rechnung. Wegen der Einzelheiten wird auf die zur Akte gereichte Rechnungskopie verwiesen (Anlage K6).

[20] Ein von der Staatsanwaltschaft Stadt 4 gegen den Beklagten eingeleitetes Ermittlungsverfahren (... StA Stadt 4) wurde gegen Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 3.000,00 € nach § 153a StPO eingestellt.

[21] Die Klägerin hat erstinstanzlich bestritten, dass dem Passagier des Beklagten, dem Zeugen A, während des Fluges tatsächlich übel geworden sei. Nach Meinung der Klägerin hätte auch in diesem Fall jedenfalls keine Sicherheitslandung auf der Wiese erfolgen müssen, da es dem Beklagten möglich gewesen wäre, auf dem nächstgelegenen Landeplatz, dem Flugplatz Stadt 5, zu landen. Der Sohn des Beklagten und dessen Freundin hätten am Landplatz bereits auf die Ankunft des Hubschraubers gewartet und seien zugestiegen, ohne dass zwischenzeitlich eine Person aus dem Hubschrauber ausgestiegen sei. Wegen des zusätzlichen Gewichtes und den durch die beiden zusätzlichen Passagiere entstandenen falschen Schwerpunkt – der sogenannte Beladeschwerpunkt habe sich zu weit vorne befunden – sowie des Umstandes, dass der Beklagte den Hubschrauber auf abschüssigem Gelände bergab startete (S. 114 RS der Ermittlungsakte), sei der Startversuch misslungen und der Hubschrauber in die Hochspannungsleitung geflogen. Aufgrund dieser Gegebenheiten hätte der Beklagte unter keinen Umständen einen entsprechenden Start durchführen dürfen.

[22] Die Klägerin hat weiter behauptet, durch den Unfall sei am Hubschrauber ein Totalschaden eingetreten, der eine Verwendung von Restteilen ausschließe. Der Wiederbeschaffungswert für ein vergleichbares gebrauchtes Luftfahrzeug belaufe sich auf netto 336.000,00 €.

[23] Die Klägerin hat zunächst beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 338.492,78 € nebst Zinsen seit Rechtshängigkeit zu verurteilen.

[24] Am 28.08.2013 hat die Kammer antragsgemäß Versäumnisurteil im schriftlichen Vorverfahren gegen den Beklagten erlassen. Hiergegen hat der Beklagte fristgerecht Einspruch eingelegt.

[25] Die Klägerin hat beantragt,

[26] den Einspruch gegen das Versäumnisurteil vom 28.08.2013 zu verwerfen und hilfsweise dieses aufrechtzuerhalten.

[27] Der Beklagte hat beantragt,

[28] das Versäumnisurteil vom 28.08.2013 aufzuheben und die Klage abzuweisen.

[29] Der Beklagte hat die Ansicht vertreten, bei der erfolgten (Zwischen-)Landung habe es sich um eine Not- bzw. Sicherheitslandung gehandelt, die – ebenso wie der anschließende Wiederstart – genehmigungsfrei möglich gewesen seien. Er hat hierzu behauptet, dass seinem Passagier, dem Zeugen A - einer Person fortgeschrittenen Alters -, während des Fluges schwindelig und übel geworden sei, weshalb er sich zur Landung außerhalb eines Flugplatzes auf einer Wiese entschlossen habe. Er habe das Risiko eines Herzinfarktes bzw. eines Übergebens in der Kanzel des Hubschraubers nicht eingehen wollen. Andere Landemöglichkeiten hätten nicht existiert. Der Zeuge habe nach der Landung den Hubschrauber verlassen und sich übergeben. Nachdem sie einige Zeit auf der Wiese verweilt hätten, seien sein Sohn und dessen Freundin mit dem PKW angefahren gekommen, weil sie die Landung des Hubschraubers mitbekommen hätten. Sie hätten nachsehen wollen, ob etwas passiert sei. Der Zustieg der beiden in den Hubschrauber sei bei dieser Gelegenheit spontan erfolgt.

[30] Da die Luftfahrtbehörde bereits zum Zeitpunkt der Landung gegen 18.30 Uhr nicht mehr besetzt gewesen sei, sei es ihm nicht möglich gewesen sei, eine Genehmigung für den erneuten Start einzuholen. Die vorliegende Örtlichkeit sei für den Wiederstart aber bestens geeignet gewesen.

[31] Er hat weiter behauptet, er habe vor dem erneuten Start mit den vier Passagieren ordnungsgemäß den „Pre-Flight-Check“ durchgeführt, d.h. die Masseverhältnisse durch die Aufnahme der zwei weiteren Passagiere neu berechnet. Dabei

habe sich eine Reserve von 73,18 kg ergeben (GA 118). Der Start gegen 18:40 Uhr sei problemlos verlaufen. Er sei normal mit dem Helikopter in den Wind gestartet und habe dann eine Schleife geflogen. Dabei habe er sich zu sehr auf die Instrumente konzentriert, sodass er die Stromleitung bei Stadt 3, die parallel zum Horizont verlaufe, übersehen habe. Zur Kollision sei es erst einige Minuten nach dem abgeschlossenen Startvorgang gekommen, als der Hubschrauber bereits mehrere 100 Meter hinter sich gelassen habe.

[32] Der Beklagte hat die Ansicht vertreten, bei der Kollision eines Hubschraubers mit einer Überlandleitung als Unfallursache liege allenfalls einfache Fahrlässigkeit vor, weil es sich hierbei um eine der häufigsten Ursachen von Hubschrauberabstürzen handele.

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

[33] Hilfsweise beruft er sich auf das vereinbarte Haftungslimit von maximal 2.500,00 €. Der geltend gemachte Wiederbeschaffungswert sei im Übrigen völlig übersetzt. Vielmehr würden im Internet Hubschrauber des gleichen Typs mit vergleichbaren Daten für ca. 150.000,00 € bis 200.000,00 € angeboten. Ausbaufähige und wiederverkäufliche Teile des Hubschraubers würden im Verkaufsfall einen nicht unter 70.000,00 € liegenden Gesamtbetrag Erlösen. Diesen Restwert müsse sich die Klägerin Abzug bringen lassen.

[34] Das Landgericht hat zur Schadenshöhe Beweis erhoben gemäß Beweisbeschluss vom 30.05.2014 (GA 225, 226) i.V.m. den Beschlüssen vom 27.11.2014 (GA 263, 264) und vom 20.11.2015 (GA 335) durch Einholung eines Sachverständigen-gutachtens. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen D vom 09.04.2015 sowie auf das Sitzungsprotokoll vom 24.11.2015 (GA 345 ff.) verwiesen. Die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Stadt 4, Az. ..., wurde zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht.

[35] Das Landgericht Wuppertal hat mit am 26.01.2016 verkündeten Urteil das Versäumnisurteil aufrechterhalten, soweit der Beklagte verurteilt worden ist, an die Klägerin 314.192,78 € zu zahlen. Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, dass der Klägerin gegen den Beklagten ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz aus §§ 535, 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB i.V.m. Ziffer 8.3 des Chartervertrages vom 15.09.2010 zustehe.

[36] Durch den unfallbedingten Totalschaden habe der Beklagte seine ihm nach § 241 Abs. 2 BGB obliegende Pflicht aus dem mit der Klägerin abgeschlossenen Mietvertrag verletzt, alles zu unterlassen, was Schaden an der Mietsache verursachen kann. Die Landung bzw. der Wiederstart seien allein aufgrund der Übelkeit des Zeugen A nicht nach § 25 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 LuftVG aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person zulässig gewesen. Ob der Beklagte bei dem Wiederstart darüber hinaus auch die nach § 3a Abs. 2 LufVO in der Fassung vom 27.03.1999 erforderlichen Startvorbereitungen unterlassen hat, hat das Landgericht angesichts des feststehenden Verstoßes gegen § 25 Abs. 1 LuftVG im Ergebnis dahinstehen lassen.

[37] Der Pflichtverstoß des Beklagten in Form des ungenehmigten Außenstarts habe sich auch in dem Unfall und dem entstandenen Schaden niedergeschlagen. In Anlehnung an das schriftliche und mündliche Gutachten des Sachverständigen D hat das Landgericht einen Wiederbeschaffungswert des Hubschraubers von 311.700,00 € angenommen. Hinzu komme der Kostenaufwand für das Tätigwerden der Fa. C gemäß Rechnung vom 04.05.2012 von netto 1.593,50 €, den er der Klägerin zu erstatten hat. Der Beklagte könne sich auch nicht auf eine Haftungsbegrenzung gemäß Ziffer 6.5. des Chartervertrages von maximal 2.500,00 € berufen, weil er den Absturz grob fahrlässig herbeigeführt habe.

[38] Ein Anspruch auf Zahlung der Miete für den Hubschrauber in Höhe von 899,28 € folge aus Ziffer

5.1 des abgeschlossenen Chartervertrages vom 15.09.2010 i.V. mit der Rechnung vom 27.06.2012.

[39] Wegen der weiteren Begründung wird auf die Entscheidungsgründe der angefochtenen Entscheidung Bezug genommen.

[40] Mit Beschluss vom 14.04.2016 hat das Landgericht Wuppertal den Antrag des Beklagten auf Tatbestandsberichtigung vom 12.02.2016, eingegangen am 12.02.2016, zurückgewiesen. Wegen der Einzelheiten wird auf den Schriftsatz vom 12.02.2016 und den Beschluss vom 14.04.2016 Bezug genommen.

[41] Gegen das ihm am 29.01.2016 zugestellte Urteil vom 26.01.2016 hat der Beklagte mit am 16.02.2016 bei Gericht eingegangenen Schriftsatz vom 15.02.2016 Berufung eingelegt und diese mit am 24.03.2016 eingegangenen Schriftsatz vom 22.03.2016 begründet.

[42] Er wendet ein, dass das Landgericht zu Unrecht angenommen habe, der Unfall habe sich in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem „ungenehmigten“ Startvorgang des Hubschraubers ereignet und sei hierfür kausal gewesen. Vielmehr sei der Startvorgang bereits beendet gewesen und habe mit dem Schadensereignis nicht in Zusammenhang gestanden. Zu dem Schadensereignis wäre es daher auch bei Vorliegen einer entsprechenden Genehmigung gekommen. Jedenfalls habe sich das Landgericht nicht nachgewiesene Sachkunde angemaßt, indem es angenommen habe, der Startvorgang sei noch nicht beendet gewesen, als es zu der Kollision mit der Freileitung kam, obgleich sich der Hubschrauber nach dem Abheben in der Luft befunden und bereits mehrere 100 m hinter sich gelassen habe. Für diese Beurteilung hätte das Landgericht ein Sachverständigen-gutachten einholen müssen.

[43] In der letzten mündlichen Verhandlung vom 24.11.2015 unter Beweis gestellter Vortrag, wonach aus der Tatsache, dass ein Hubschrauberpilot während des Fluges in eine Hochspannungsleitung fliegt, nicht zwingend auf ein grob fahrlässiges Handeln geschlossen werden könne, weil dies in Deutschland 100-mal vorkomme, sei zu Unrecht nicht berücksichtigt worden. Das Landgericht hätte dies jedenfalls nicht aus eigener Sachkunde entscheiden können und dürfen. Hierzu hätte es den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung hören müssen, nachdem dieser Vortrag von Beklagtenseite unter Sachverständigenbeweis gestellt worden sei. Dass das Landgericht über eine entsprechende Sachkunde verfügte, habe es im Urteil nicht hinreichend dargetan. Außerdem hätte das Landgericht einen entsprechenden Hinweis erteilen müssen.

[44] Der Beklagte beantragt,

[45] unter Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils des Landgerichts Wuppertal vom 28.01.2016, Az. 1 O 236/15, das Versäumnisurteil vom 28.08.2013 aufzuheben und die Klage kostenpflichtig abzuweisen,

[46] hilfsweise,

[47] den Rechtsstreit an das Landgericht Wuppertal zurückzuverweisen.

[48] Die Klägerin beantragt,

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

[49] die Berufung des Beklagten zurückzuweisen.

[50] Die Klägerin verteidigt das erstinstanzliche Urteil unter Vertiefung und Wiederholung ihres erstinstanzlichen Vorbringens und vertritt die Auffassung, dass die Berufungsbegründung schon nicht dem Erfordernis des § 520 Abs. 3 ZPO genüge. Der Beklagte habe den jeweiligen Punkt seines Angriffs nicht genau bezeichnet und ihm die eigene Rechtsansicht gegenübergestellt. Die bloße Wiederholung des erstinstanzlichen Standpunktes bzw. der bloße Verweis auf das erstinstanzliche Vorbringen genüge diesen Anforderungen grundsätzlich nicht. Darüber hinaus habe der Berufungsführer das zu erwartende anderslautende Beweisergebnis darzustellen. Dem genüge die Berufungsschrift nicht, indem sie keine konkreten Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung darlege.

[51] Bei der Behauptung des Beklagten, der Unfall habe sich nicht beim Start sondern in der Flugphase ereignet, handele es sich um eine reine Schutzbehauptung, die nicht zutreffend sei. So sei in dem Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, davon die Rede, dass der Hubschrauber „beim Start“ kollidiert bzw. es „beim Start“ zu Auftriebsproblemen gekommen sei. Diese Angaben hätten vom Beklagten selbst gestammt und seien auch plausibel, da der Hubschrauber in eine Hochspannungsleitung in lediglich 10 Metern Höhe geraten sei.

[52] Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Berufungsvorbringens wird auf die im Berufungsrechtszug gewechselten Schriftsätze der Parteien Bezug genommen.

[53] Der Senat hat aufgrund des Beschlusses vom 13.09.2016 eine schriftliche Auskunft der Bezirksregierung Stadt 6 eingeholt. Wegen des Ergebnisses wird auf die Auskunft vom 20.09.2016 (GA 479) Bezug genommen.

Aus den Gründen:

[54] Die Berufung des Beklagten gegen das Urteil der ersten Zivilkammer des Landgerichts Wuppertal vom 26.01.2016 ist zulässig und in dem tenorierten Umfang begründet.

1.

[55] Die Berufung ist zulässig. Sie wurde insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und begründet, §§ 511, 513, 517, 519 ZPO. Die Berufungsbegründung genügt auch den Anforderungen des § 520 Abs. 3 ZPO. Der Beklagte zeigt hinreichend Gesichtspunkte auf, die aus seiner Sicht geeignet sind, Zweifel an der Richtigkeit der Feststellungen des Landgerichts aufkommen zu lassen. Außerdem nimmt er eine andere rechtliche Bewertung in Bezug auf das Fehlverhalten des Beklagten beim Startvorgang, insbesondere in Bezug auf die Kausalität für das Unfallgeschehen, und die Einstufung der Pflichtwidrigkeit als grobe Fahrlässigkeit vor (Vgl. OLG Brandenburg, Urteil vom 19.11.2009 – 12 U 33/09, juris, Rdnr. 15).

2.

[56] Das Landgericht hat das Versäumnisurteil vom 28.08.2013 aus zutreffenden Erwägungen in Höhe des

aus dem Tenor ersichtlichen Umfangs aufrechterhalten.

[57] Der Klägerin steht gegen den Beklagten ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz i.H.v. 282.773,50 € gemäß §§ 535, 280 Abs. 1 BGB i.V.m. Ziffer 8.3 des Chartervertrages und auf Zahlung weiterer 899,28 € aus Ziffer 5.1 des Chartervertrages i.V.m. § 535 Abs. 2 BGB (Mietzins) zu.

[58] a) Pflichtverletzung

[59] Soweit das Landgericht in dem nicht genehmigten Wiederstart des Hubschraubers einen Verstoß gegen § 25 Abs. 1 S. 1 LuftVG in der Fassung vom 10.05.2007 (gültig bis zum 02.07.2016) und damit eine Pflichtverletzung angenommen hat, sind diese Feststellungen nicht zu beanstanden. Denn durch den nicht genehmigten Wiederstart hat der Beklagte gegen seine Pflicht aus Ziffer 3.1 des Chartervertrages verstoßen, beim Betrieb des Hubschraubers insbesondere die gesetzlichen Bestimmungen (Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Luftverkehrsverordnung (LuftVO) etc.) zu beachten.

[60] Nach § 25 Abs. 1 S. 1 LuftVG (in der Fassung vom 10.05.2007; nachfolgend: LuftVG) dürfen Luftfahrzeuge außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten, wenn der Grundstückseigentümer oder sonstige Berechtigte zustimmt und die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes, hier die Bezirksregierung Stadt 6, eine Erlaubnis erteilt hat („Flugplatzzwang“), § 15 Abs. 1 LuftVO in der Fassung vom 17.11.2006 (nachfolgend: LuftVO). Es handelt sich um ein repressives Verbot, von dem die Behörde unter Beachtung dieser Vorschrift nach pflichtgemäßem Ermessen (Vgl. § 40 VwVfG) eine Befreiung erteilen darf („**repressives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt**“, vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Oktober 1993 – 11 C 43/92, juris Rdnr. 9). Eine solche Erlaubnis hat der Beklagte jedoch nicht eingeholt.

[61] Einer Starterlaubnis hätte es nach § 25 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG nur dann nicht bedurft, wenn der Beklagte aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person auf dem freien Feld in Spiekern gelandet wäre. Die Voraussetzungen dafür hat er jedoch nicht dargelegt.

[62] Soweit der Beklagte hierzu vorgebracht hat, dass sein Passagier, der Zeugen A, während des Fluges über Übelkeit geklagt und gedroht habe, sich zu übergeben, kann dies – wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat – eine Sicherheitslandung nicht rechtfertigen. Vielmehr hätten über die bloße Übelkeit hinaus weitere Umstände hinzutreten müssen, die eine drohende Notlage, d.h. eine Gefahr für Leib oder Leben des mitfliegenden Passagiers begründen können. Soweit der Beklagte auf das fortgeschrittene Alter seines Passagiers, das Risiko eines Herzinfarktes bzw. eine drohende Ohnmacht (GA 209, 210) verweist, hat der Beklagte dies indes nicht nachvollziehbar dargelegt. Aufgrund der Umstände, dass bereits nach wenigen Minuten ein Wiederstart mit dem Passagier möglich war und dieser nach dem Absturz als einziger Flugteilnehmer den Transport ins Krankenhaus abgelehnt hat (S. 50 der Ermittlungsakte), kann der Senat ausschließen, dass objektiv eine solche Gefahr be-

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

standen hat. Der Beklagte hat auch nicht nachvollziehbar dargelegt, warum er subjektiv eine solche Gefahrenlage angenommen haben will. So hat er nicht erklärt, welches Verhalten des Zeugen A ihn die Gefahr eines Herzinfarkts bzw. einer drohenden Ohnmacht annehmen lies. Wenn er den Zeugen A jedoch wirklich als ernsthaft gefährdet angesehen hätte, hätte es zudem nahegelegen, den Flugplatz Stadt 5 anzusteuern, der vom Landeort nur 12,7 km entfernt liegt und in ca. 5 Flugminuten erreichbar gewesen wäre. Dorthin hätte er leichter einen Rettungswagen über Funk anfordern können als auf eine abgelegene Wiese.

[63] Indem der Beklagte danach vor dem erneuten Start des Hubschraubers nicht die erforderliche Erlaubnis der Luftfahrtbehörde einholte, hat er gegen die ihm als Luftfahrzeugführer nach § 25 Abs. 2 LuftVG obliegenden Pflichten verstoßen.

[64] b) Kausalität

[65] Den Ausführungen des Landgerichts ist auch insoweit zu folgen, als es die Kausalität des ungenehmigten Außenstarts für den Unfall und den hierdurch entstandenen Totalschaden an dem Hubschrauber der Klägerin angenommen hat.

[66] Nach der Rechtsprechung ist der Ursachenzusammenhang zwischen einer Pflichtverletzung und einem darauf zurück zu führenden Schaden als erwiesen anzusehen, wenn ein typischer Geschehensablauf vorliegt, d.h. das Verhalten des Schädigers allgemein geeignet sein kann, den schädigenden Erfolg herbeizuführen, dieser Erfolg in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit der Vornahme der gefährlichen Handlung eingetreten ist und konkrete Anhaltspunkte für eine andere Ursache nicht ersichtlich sind (Vgl. BGH, Urteil vom 19.01.2010 – VI ZR 33/09, juris Rdnr. 13). Bei der Verletzung von Unfallverhütungsvorschriften wird die Typizität schon dann bejaht, wenn im Zusammenhang mit dem Verstoß gerade derjenige Schaden eingetreten ist, der mithilfe des Schutzgesetzes verhindert werden sollte (BGH, Urteil vom 25.01.1983 – VI ZR 212/80, juris Rdnr. 10; Urteil vom 08. Mai 1984 – VI ZR 296/82, VersR 1984, 775, 776).

[67] Hätte der Beklagte sich entsprechend seiner Pflichten gegen den ungenehmigten Wiederstart entschieden, wäre die Kollision mit der Hochspannungsleitung sicher vermieden worden. Aber auch wenn er vor dem Wiederstart nach §§ 15 Abs. 1 LuftVO (in der Fassung vom 17.11.2006), 25 Abs. 1 LuftVG (in der Fassung vom 10.05.2007) bei der Luftfahrtbehörde um die Erteilung einer Starterlaubnis nachgesucht hätte, wäre der Schadenseintritt verhindert worden. Denn ausweislich der aufgrund des Beschlusses vom 13.09.2016 (GA 466) eingeholten schriftlichen Auskunft der Bezirksregierung Stadt 6 vom 20.09.2016 (GA 479) ist davon auszugehen, dass dem Beklagten keine Erlaubnis für einen Wiederstart erteilt worden wäre.

[68] Voraussetzung für die Erteilung einer Einzelerlaubnis ist, dass das Grundstück sowie die örtlichen Gegebenheiten für den beabsichtigten Start geeignet sind und dadurch die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet wird (Erbs/Kohlhaas-Lampe, Strafrechtliche

Nebengesetze, 208. EL, Mai 2016, § 25 LuftVG Rdnr. 9). Zusätzlich muss der Pilot über dasjenige Maß an fliegerischem Können und Wissen verfügen, das notwendig ist, um den geplanten Außenstart sicher zu bewältigen (Vgl. BVerwG, Urteil vom 20.10.1993 – 11 C 43/92, juris Rdnr. 10; OLG Brandenburg, Urteil vom 19.11.2009 – 12 U 33/09, juris, Rdnr. 25).

[69] Nach der Auskunft der Bezirksregierung Stadt 6 vom 20.09.2016 werden Privatpilotenerlaubnisse für Außenlandungen bzw. -starts gemäß §§ 25 LuftVG zu privaten Anlässen grundsätzlich nicht erteilt (GA 479; S. 133 der Ermittlungsakte). Dies folgt daraus, dass im Rahmen der Ausbildung zum PPL(H) lediglich drei Außenlandungen mit Fluglehrer auf dafür benannten Übungsgeländen durchgeführt werden, während bei der Ausbildung zum Berufshubschrauberführer CPL(H) ein Minimum von 30 Außenlandungen und –starts mit Fluglehrer absolviert werden. Im Übrigen sei Grundlage einer Erlaubnis gemäß § 25 LuftVG immer eine behördeneigene Geländebeurteilung durch entweder eine eigene Ortsbesichtigung oder die Beurteilung anhand vorgelegter aktueller Fotos inklusive Geländebeschreibung mit definierter Abflugfläche. Zusätzlich bedarf es für den Wiederstart einer Startstreckenberechnung inklusive der Schwerpunktberechnung auf Grundlage der aktuellen Gegebenheiten, der Zustimmung des Luftfahrzeughalters sowie der Zustimmung der Grundstückseigentümer. All diese Voraussetzungen waren nicht erfüllt.

[70] Aufgrund der geringen Flugerfahrung und der schwierigen Geländegegebenheiten hätte nach Auskunft der Bezirksregierung die Durchführung des Wiederstarts auch nur durch einen sehr erfahrenen Piloten, der vom Luftfahrzeughalter zu bestimmen ist, nicht hingegen durch den Beklagten erfolgen dürfen, der sich selbst als „blutigen Anfänger“ bezeichnet hat (GA 124). Ein Wiederstart hätte dann auch nur ohne Passagiere durchgeführt werden dürfen. Nach alledem wäre dem Beklagten aufgrund der örtlichen Situation angesichts der in einer Höhe von nur 10 Metern quer verlaufenden Oberleitung und seiner mangelnden Qualifikation sowie der weiteren vorbezeichneten Gegebenheiten unter keinen Umständen eine Wiederstarterlaubnis erteilt worden, so dass die Kollision mit der Freileitung und der Absturz bei rechtmäßigem Verhalten sicher vermieden worden wären.

[71] Ohne Erfolg bleibt insoweit der der Einwand des Beklagten, das Landgericht habe rechtsfehlerhaft verkannt, dass der

Wiederstart ungeachtet der unterbliebenen Genehmigung an sich bereits geglückt und der Verstoß gegen die §§ 15 Abs. 1 LuftVO, 25 Abs. 1 LuftVG damit nicht für die spätere Kollision kausal gewesen sei. Denn – so der Beklagte – der Unfall habe sich nicht mehr in Zusammenhang mit dem Startmanöver, sondern vielmehr erst während der Flugphase ereignet.

[72] Eine solche Aufspaltung des unmittelbaren Abhebens und der sich anschließenden zur Kollision mit der Hochspannungsleitung führenden Flugphase widerspricht der Lebenserfahrung. Denn der Hubschrauber hatte offensichtlich noch nicht die übliche Flughöhe erreicht, was sich daraus ergibt, dass er sich noch nicht oberhalb der Hochspannungsleitungen (10 m Höhe) befand, so dass der Startvorgang noch nicht abgeschlossen war. Nach der eigenen Einlassung des

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

Beklagten gegenüber der Polizei hat der Hubschrauber beim Außenstart keinen Auftrieb bekommen, war so gerade in der Lage, den seines Sohnes zu überfliegen (Seite 6, 52, 53, 73, 93 der Ermittlungsakte) und ist – während des Startvorgangs – direkt auf die Hochspannungsleitung zugeflogen, so dass ein abgeschlossener Startvorgang nicht anzunehmen ist. In diesem Fall kommt es nicht darauf an, ob der eigentliche Start gelungen ist, bis der Hubschrauber „airborne“ war; vielmehr hat sich dadurch, dass der Hubschrauber in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem ungenehmigten Außenstart in die Hochspannungsleitung geriet, gegen einen Baum prallte und abstürzte, die typische Gefahr verwirklicht, der durch das Verbot nach §§ 15 Abs. 1 LuftVO, 25 Abs. 1 LuftVG entgegengewirkt werden sollte. Dessen Sinn und Zweck ist es u.a., die Luftverkehrssicherheit und -ordnung, insbesondere die Sicherheit der Passagiere, der Besatzung und potentiell betroffener Dritter, sowie die allgemeine Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten (Vgl. BVerwG, Urteil vom 20.10.1993 – 11 C 43/92, juris Rdnr. 9; OVG Mannheim, Beschluss vom 23. Februar 1982 – 10 S 2605/81, NVwZ 1983, 619, 619; Erbs/Kohlhaas-Lampe, a.a.O., Rdnr. 2). Der Gesetzgeber hat danach Außenlandungen und -starts ganz bewusst von der vorherigen Einholung entsprechender behördlicher Genehmigungen abhängig gemacht, um Gefahrenlagen – wie die Kollision mit Hochspannungsleitungen - im nicht besonders gesicherten Bereich außerhalb von Flugplätzen zu vermeiden. Dementsprechend kommt es für die Erlaubniserteilung darauf an, ob ein hindernisfreier Abflugbereich vorliegt (S. 6 der Ermittlungsakte). Die Gefahr ergab sich vorliegend insbesondere aus den widrigen örtlichen Gegebenheiten, unter denen der Start erfolgte, nämlich der in Startrichtung abschüssigen Wiese, der nahegelegenen Wohnbebauung und der Freileitung in nur 10 m Höhe (S. 4 der Ermittlungsakte).

[73] Die vom Beklagten vorgetragene Fehlreaktion, das Übersehen der Hochspannungsleitung, stellte damit noch eine adäquate Folge des Startvorgangs dar und hat damit nicht für sich genommen den Schaden letztendlich verursacht (Vgl. Palandt-Grünberg, a.a.O., Vor 3 249 Rdnr. 34). Dies ergibt sich auch aus dem Beklagtenvortrag selbst, indem dieser darlegte, zu diesem Zeitpunkt noch konzentriert auf die Instrumente gesehen zu haben. Insoweit ist zu Lasten des Beklagten zu berücksichtigen, dass sein ohnehin schon riskantes Handeln das Fehlverhalten jedenfalls letztendlich ausgelöst hat (Vgl. Prölss/Martin-Armbruster, a.a.O., § 81 Rdnr. 42).

[74] Dementsprechend war zu der Frage, ob der Startvorgang bereits beendet war, mangels Entscheidungsrelevanz auch kein Sachverständigengutachten, wie es der Beklagte beantragt hat, einzuholen.

[75] c) Haftungsumfang

[76] Dem Landgericht ist auch darin beizupflichten, dass dem Beklagten die Haftungsbegrenzung nach Ziffer 6.5 des Rahmenvertrages auf maximal 2.500,00 € nicht zugutekommt, da er den Schaden grob fahrlässig herbeigeführt hat.

[77] aa) Haftungsbegrenzung

[78] Hinsichtlich der Haftung für Schäden am Hubschrauber regelt Ziffer 6.5 des Chartervertrages, dass eine Kaskoversicherung für den angemieteten Hubschrauber seitens der Klägerin zwar nicht abgeschlossen wurde, der Charterkunde gegenüber der Klägerin jedoch so gestellt wird, als sei der Hubschrauber nach seinem Zeitwert versichert, wobei der Selbstbehalt je Schadenfall 2.500,00 € beträgt. Der BGH hat in seiner Entscheidung vom 11. Oktober 2011 für die Fälle der entgeltlichen Haftungsreduzierung nach Art einer Vollkaskoversicherung im Kraftfahrzeugmietvertrag entschieden, dass der Mieter – wie der Versicherungsnehmer – darauf vertrauen darf, dass die Reichweite des mietvertraglich vereinbarten Schutzes im wesentlichen dem Schutz entspricht, den er als Eigentümer des Kraftfahrzeugs und als Versicherungsnehmer in der Fahrzeugvollversicherung genießen würde (BGH, Urteil vom 11.10.2011 – VI ZR 46/10, juris Rdnr. 11; Senat, Urteil vom 12.04.2016, I-24 U 158/15). Nur bei Einräumung dieses Schutzes genüge der gewerbliche Vermieter von Kraftfahrzeugen seiner aus dem Grundsatz von Treu und Glauben erwachsenden Verpflichtung, schon bei der Festlegung seiner Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Interessen künftiger Vertragspartner angemessen zu berücksichtigen (Vgl. BGH, Urteile vom 11.10.2011 – VI ZR 46/10, juris Rdnr. 11 m.w.N.; vom 20.05.2009 – XII ZR 94/07, juris Rdnr. 13).

[79] So liegen die Dinge auch hier. Denn nach Ziffer 6.5 Satz 2 des Charterrahmenvertrages sollte der Beklagte als Charterkunde so gestellt werden, als sei der Hubschrauber nach seinem Zeitwert (kasko-) versichert. Daraus folgt, dass der Beklagte insoweit von einer Haftung freigestellt ist, als die Klägerin bei Abschluss einer Kaskoversicherung den Versicherer in Anspruch nehmen könnte. Eine Haftungsfreistellung besteht daher nicht, soweit unter den gegebenen Umständen auch ein Kaskoversicherer leistungsfrei wäre (Vgl. § 81 Abs. 1 und 2 VVG). Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus Ziffer 6.5 Satz 3. Soweit der Beklagte danach jedenfalls einen Selbstbehalt von 2.500,00 € zu tragen hat, kann er daraus nicht ableiten, dass es sich dabei um die einzige Schranke der ihm gewährten Haftungsfreistellung handelt. Denn

dass auch Kaskoversicherer nicht schrankenlos Versicherungsschutz gewährleisten, ist allgemein bekannt.

[80] Danach haftet der Beklagte entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 81 Abs. 1 und 2 VVG bei einer vorsätzlichen Schadensverursachung in vollem Umfang,

während die Klägerin bei einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Schadens durch den Beklagten berechtigt ist, den Haftungsumfang in einem der Schwere des Verschuldens des Beklagten entsprechenden Verhältnis zu kürzen.

[81] bb) grobe Fahrlässigkeit

[82] Der Beklagte wendet sich auch ohne Erfolg gegen die Feststellung eines grob fahrlässigen Pflichtverstoßes durch das Landgericht.

[83] Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt, schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht anstellt und das nicht beachtet, was im konkreten Fall jedermann einleuchten musste (ständige Rechtsprechung seit BGH, Urteil vom 11.05.1953 – IV

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

ZR 170/52, BGHZ 10, 14, 16; OLG Hamm, Urteil vom 21.10.2011 – I-20 U 41/11, juris Rdnr. 30, VersR 2012, 479, 481; Prölss/Martin-Armbruster, VVG-Kommentar, 29. Auflage, 2015, § 81 Rdnr. 30; OLG Brandenburg, Urteil vom 19.11.2009 – 12 U 33/09, juris Rdnr. 23). Für die Anwendung von § 81 VVG setzt grobe Fahrlässigkeit ein Verhalten des Versicherungsnehmers voraus, von dem er wusste oder wissen musste, dass es geeignet war, den Eintritt des Versicherungsfalls oder die Vergrößerung des Schadens zu fördern (BGH, Urteil vom 19.12.1979 – IV ZR 91/78, juris Rdnr. 15, VersR 1980, 180, 181; OLG München, Urteil vom 03. Februar 1970 – 13 U 783/69, VersR 1970, 828, 829). Dabei muss die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts – und zwar gerade die des eingetretenen Schadens – offenkundig so groß sein, dass es ohne weiteres nahelag, zur Vermeidung des Versicherungsfalls ein anderes Verhalten als das tatsächlich geübte in Betracht zu ziehen (Vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.03.1992 - 12 U 206/91, VersR 1992, 1507). Zudem muss der Eintritt des Versicherungsfalls mit einem Aufwand an Kosten und Unbequemlichkeiten zu vermeiden gewesen sein, den eine nicht versicherte Person angesichts der Schadensgefahr normalerweise ohne weiteres in Kauf genommen hätte (OLG München, Urteil vom 24.11.1993 - 30 U 458/93, VersR 1994, 1060; OLG Saarbrücken, Urteil vom 25.05.1994 - 5 U 1053/93-70, VersR 1996, 580).

[84] Zwar kann eine grobe Pflichtverletzung vorliegend nicht schon unter Heranziehung der Grundsätze des Anscheinsbeweises angenommen werden. Denn diese kommen nur zum Zuge, wenn ein Sachverhalt feststeht, bei dem nach der Lebenserfahrung auf das Hervorrufen einer bestimmten Folge oder die Verursachung durch ein bestimmtes Verhalten geschlossen werden kann (Zöller-Greger, ZPO-Kommentar, Vor § 284 Rdnr. 29). Nicht jede Verletzung eines Schutzgesetzes führt jedoch zur Anwendung dieser Regeln. Zwar sollen Unfallverhütungsvorschriften grundsätzlich das Entstehen eines Unfalls verhindern helfen, so dass deren Missachtung die Ursächlichkeit zwischen dieser Pflichtverletzung und dem eingetretenen Schaden indiziert (BGH, Urteil vom 20. Juni 1978 – VI ZR 15/77, juris Rdnr. 8 f.). Die Verletzung der hier maßgeblichen Vorschriften diene zwar auch der Verhinderung von Unfällen bei Landungen und Starts auf einer Fläche, die kein Flugplatz ist. Es lässt sich aber nach der Lebenserfahrung kein Grundsatz aufstellen, wonach ein ungenehmigter Außenstart typischerweise zum Entstehen eines Unfalls beim Start oder in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang damit beigetragen haben muss (Vgl. Brandenburg. OLG, Urteil vom 19.11.2009 – 12 U 33/09, juris, Rdnr. 27). Denn gerade der Hubschrauber als Drehflügler ist besonders geeignet, außerhalb von Flugplätzen Passagiere aufzunehmen und von dort zu starten und zu landen (Vgl. Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl., 2013, Kapitel 9, Rdnr. 9).

[85] Der Beklagte hat vorliegend jedoch ersichtlich bewusst und gewollt ein riskantes und grob verkehrswidriges Startmanöver durchgeführt, indem er als Fluganfänger einen ungenehmigten Außenstart in unbekannter örtlicher Umgebung durchführte. Dabei hätte er erkennen können und damit rechnen müssen, dass

zumindest der Hubschrauber dabei zu Schaden kommen könnte. Insoweit entlastet ihn auch der Umstand, dass er Fluganfänger war - anders als im Bereich der KFZ-Unfälle - nicht (Vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 16.12.1997 – 17 U 112/96, juris, Rdnr. 10; OLG Stuttgart, Urteil vom 13.10.1974, 7 U 37/94, juris). Denn aufgrund der mit dem Führen eines Hubschraubers ungleich größeren Gefahren hätte er unbedingt von dem beabsichtigten Manöver Abstand nehmen müssen, wie es auch ein wirtschaftlich denkender, nicht kaskoversicherter Pilot mit eigenem Hubschrauber anstelle des Beklagten getan hätte. Dieser hätte vielmehr bei Übelkeit eines Passagiers oder um weitere Fluggäste aufzunehmen den nahegelegenen Flugplatz in Stadt 5 (Entfernung 12,7 km, ca. 5 Flugminuten) angefliegen, ohne dass ihm dadurch ein größerer Aufwand entstanden wäre. Jedenfalls hätte der besonnene Pilot nach geglückter Landung entsprechend der Vorschriften den Hubschrauber auf der Wiese belassen, bis er die entsprechende Genehmigung zum Wiederstart erhalten hätte bzw. den Hubschrauber durch eine hierzu berechtigte Person abholen lassen. Dem Beklagten wäre es insoweit möglich gewesen, mit dem vor Ort befindlichen PKW seines Sohnes zur Abflugstelle zurückzukehren und die Klägerin zu benachrichtigen.

[86] Der Beklagte hingegen hat sich aufgrund des nicht veranlassten Außenstarts ohne Not eigenmächtig über die Vorschriften der §§ 25 Abs. 1 LuftVG, 15 LuftVO hinweg gesetzt. Insoweit ist es anerkannt, dass die Außerachtlassung allgemein gültiger Sicherheitsregeln grundsätzlich grob fahrlässig ist, wenn die Kenntnis der Regel nach dem Grad ihrer Verbreitung allgemein vorausgesetzt werden muss (Vgl. BGH, Urteil vom 02.03.1977 – IV ZR 43/75, juris Rdnr. 13, VersR 1907, 74, 75 f.). Aus seiner Ausbildung als Hubschrauberpilot muss dem Beklagten auch bekannt gewesen sein, dass der Start nach einer Außenlandung aufgrund des Untergrundes (abschüssige Wiese) und der örtlichen Gegebenheiten (Bebauung, Bepflanzung und Hochspannungsleitungen etc.) mit gesteigerten Anforderungen und Gefahren verbunden ist, als dies bei einer Landung von einem Flugplatz der Fall ist. Dass der Beklagte eine entsprechende Kenntnis aufwies, wird bei ihm als Inhaber einer Privatlizenz vorausgesetzt.

Der Beklagte hat die Gefahr des Außenstarts dadurch noch erhöht, dass er zwei weitere Passagiere aufgenommen hat. Denn insoweit musste er den Belastungsschwerpunkt neu bestimmen und den veränderten Umständen anpassen.

[87] Auch in subjektiver Hinsicht war das Verhalten des Beklagten schlechthin unentschuldigbar (Vgl. BGH, Urteil vom 22.02.1984 – IVa ZR 145/82, VersR 1984, 480). Dabei muss der Beklagte als Mieter die besonderen subjektiven Umstände – die nur er selbst kennen kann – und die im Einzelfall in der Gesamtsicht eine mildere Beurteilung rechtfertigen, lediglich substantiiert darlegen; der beweisbelastete Vermieter muss dann gegebenenfalls dieses Vorbringen widerlegen (OLG Köln, Urteil vom 19.11. 002 - 9 U 54/02, juris Rdnr. 3). Dem ist der Beklagte nicht nachgekommen, indem er keine Umstände dargetan hat, wonach ihm aufgrund seines fliegerischen Könnens und Wissens die vorgenommene Außenlandung und der Wiederstart ohne Gefährdung rechtlich geschützter Interessen anderer grundsätzlich möglich gewesen

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

wäre und wonach er zulässigerweise darauf hätte vertrauen dürfen, es werde schon alles gut gehen.

[88] Soweit der Beklagte mit der Berufungsbegründung ausführt (GA 437), aus der Tatsache, dass ein Hubschrauberpilot während des Fluges in eine Hochspannungsleitung fliegt, könne nicht geschlossen werden, dass er grob fahrlässig gehandelt hat, da dieser Vorgang in Deutschland mehr als einhundert Mal vorkomme, und dies unter Sachverständigenbeweis stellt, ist ihm entgegenzuhalten, dass es sich hierbei um eine Rechtsfrage handelt, die allein durch das Gericht zu beurteilen ist. Für die Beurteilung kommt es auch nicht auf die Häufigkeit derartiger Vorfälle an, sondern vielmehr auf die Gesamtumstände.

[89] cc) Haftungsquote

[90] Mithin richtet sich auch das Maß der Haftung des Charterkunden eines von einem gewerblichen Vermieter angemieteten Hubschraubers im Falle grob fahrlässiger Schadensverursachung nach der Schwere des Fahrlässigkeitsvorwurfs, § 81 Abs. 2 VVG (Vgl. Senat, Urteil vom 12.04.2016, I-24 U 158/15). Die Bewertung der Schwere des Fahrlässigkeitsvorwurfs erfordert eine umfassende Abwägung aller objektiven und subjektiven Tatumstände des Einzelfalles (BGH, Urteil vom 15.07.2014, VI ZR 452/13, juris Rdnr. 17). Die vom Landgericht vorgenommene Abwägung begegnet insoweit Bedenken, indem sich die Urteilsgründe nicht zu den einzelnen objektiven und subjektiven Tatumständen verhalten und diese lediglich das Abwägungsergebnis mitteilen. Zwar steht nach der Rechtsprechung des BGH die Vorschrift des § 81 Abs. 2 VVG einer vollständigen Leistungskürzung seitens des Versicherers in Einzelfällen grundsätzlich nicht entgegen (BGH Urteil vom 22.06.2011 – Az. IV ZR 225/10, VersR 2011, 1037). Auch dazu bedarf es jedoch der Abwägung der Umstände des Einzelfalles, die sich den Urteilsgründen nicht entnehmen lässt.

[91] Für den Grad der groben Fahrlässigkeit und demgemäß für das Ausmaß der Leistungsfreiheit ist nach dem Regierungsentwurf entscheidend, ob die grobe Fahrlässigkeit im konkreten Fall nahe beim bedingten Vorsatz oder eher im Grenzbereich der einfachen Fahrlässigkeit liegt (Begründung zu § 81 Abs. 2, BTDrucks. 16/3945, S. 80; Bruck/Möller-Baumann, VVG-Kommentar, 9. Aufl., 2009 § 81 Rdnr. 126). Dabei sind alle von den Parteien vorgetragenen Gesichtspunkte für das graduelle Mehr- oder Minderverschulden in die Gesamtabwägung einzustellen, sofern sie in unmittelbarem Zusammenhang mit derjenigen Handlung des Verursachers stehen, die letztendlich den Schadensfall herbeigeführt hat (Vgl. Halm/Kreuter/Schwab-Stomper, AKB-Kommentar, 2. Aufl., 2015, A.2.9.1 AKB Rdnr. 45). Kriterien für den Grad der groben Fahrlässigkeit sind die Offenkundigkeit des Pflichtverstoßes, das Gewicht bzw. die Schwere des Verstoßes, dessen Dauer oder Wiederholungen, die Einstufung des Verstoßes in anderen Rechtsgebieten (objektive Umstände) bzw. die Rücksichtslosigkeit und Gedankenlosigkeit, die besondere psychische Situation (Aufregung, Zwang zu rascher Entscheidung in unübersichtlicher Verkehrssituation, seelische Belastung) und individuelle Defizite (subjektive Umstände) (Vgl. Bruck/Möller-Baumann,

a.a.O., § 81 Rdnr. 130 f. m.w.N.; Halm/Kreuter/Schwab-Stomper, a.a.O., A.2.9.1 AKB, Rdnr. 29 ff.).

[92] Vorliegend war der Pflichtverstoß, der ungenehmigte Wiederstart unter Verstoß gegen §§ 25 Abs. 1 LuftVG, 15 LuftVO für den Beklagten offenkundig. Nach der eigenen Einlassung des Beklagten bestand auch kein Zwang zu einer raschen, unüberlegten Entscheidung, da er gegenüber den Polizeikräften vor Ort angegeben hat, vor der Landung noch einen Geländeerkundungsflug unternommen zu haben (S. 6 Ermittlungsakte). Dennoch hat er sich – in Kenntnis der damit verbundenen konkreten Gefahren für Leib und Leben der Besatzung und eine Beschädigung des Hubschraubers und unter Inkaufnahme der Gefährdungen, die allgemein mit dem Betrieb eines Hubschraubers verbunden sind - ersichtlich bewusst und gewollt über das Gebot des Flugplatzzwangs hinweggesetzt. Dadurch dass er dabei noch zwei zusätzliche Passagiere aufnahm und damit die Abflugmasse erhöhte, hat er die Gefährlichkeit seines Handelns aus eigennützigen Motiven, nämlich um seinem Sohn und dessen Freundin zu beeindrucken, die bis dahin noch nie in einem Hubschrauber mitgeflogen waren, noch gesteigert. Dies hat sich auch in der Kollision niedergeschlagen, indem der Hubschrauber aufgrund des Gewichts bzw. der Gewichtsverteilung keinen Auftrieb bekommen konnte.

[93] Seine Unerfahrenheit kann den Beklagten, der sich selbst als „blutigen Anfänger“ bezeichnete (GA 124), vorliegend auch nicht entlasten. Denn eine Entlastung kann einem „Fluganfänger“ wie ihm nur bei einem regelgerechten Verhalten für Fehleinschätzungen o.ä. zugute kommen, wenn dieser beispielsweise beim regelgerechten Betrieb des Hubschraubers aufgrund einer Unaufmerksamkeit in eine Hochspannungsleitung gerät. Vorliegend hat sich der Beklagte jedoch bewusst über die Unfallverhütungsvorschriften der §§ 25 Abs. 1 LuftVG, 15 LuftVO hinweggesetzt und dabei vorsätzlich gegen die Strafvorschrift des § 60 Abs. 1 Nr. 4, 25 Abs. 1 LuftVG verstoßen. Verstößt ein Anfänger, wie der Beklagte, bewusst gegen Unfallverhütungsvorschriften und Strafgesetze, verdient er nicht gleichermaßen eine Entlastung, da ihm insoweit vielmehr haftungverschärfend vorzuwerfen ist, dass er die gefahrträchtige Handlung ungeachtet seiner Unerfahrenheit vorgenommen hat (Übernahmeverschulden).

[94] Zwar ist nicht anzunehmen, dass der Beklagte im Sinne von § 81 Abs. 1 VVG auch den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hat. Denn schon im eigenen Interesse und im Interesse seiner Passagiere wird der Beklagte unter deutlicher Überschätzung der eigenen Fähigkeiten darauf vertraut haben, er werde den Außenstart ohne Schaden meistern. Aufgrund der vorbezeichneten Umstände, insbesondere aufgrund des nicht veranlassenen risikoreichen Verhaltens mit hohem Schadenspotential und der subjektiv besonderen Verantwortungslosigkeit gerät sein Pflichtverstoß in die Nähe der Grenze zum Vorsatz.

[95] Nach alledem rechtfertigt die Schwere der Schuld seines vorsatznahen Verhaltens eine Haftungsquote von 90 % zulasten des Beklagten.

[96] d) Schaden

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

[97] Zutreffend hat das Landgericht gemäß §§ 249, 251 Abs. 1 BGB einen ersatzfähigen Schaden in Höhe von 314.192,78 € angenommen, der der Höhe nach von dem Beklagten mit der Berufung auch nicht angegriffen wird. Davon entsprechen 311.700,00 € dem Wiederbeschaffungswert des Hubschraubers, der mit der Berufung nicht angegriffen wurde, und 1.593,50 € entfallen auf das Tätigwerden der Firma C gemäß Rechnung vom 04.05.2012. Unter Berücksichtigung der Haftungsquote von 90 % beläuft sich der Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen den Beklagten mithin auf 282.773,50 €.

3.

[98] Darüber hinaus steht ihr gegen den Beklagten ausweislich der Rechnung vom 27.06.2012 ein Anspruch auf Zahlung des Mietzinses für den Hubschrauber in Höhe von 899,28 € aus Ziffer 5.1 des Chartervertrages vom 15.09.2010 i.V.m. § 535 Abs. 2 BGB zu.

4.

[99] Die Zinsforderung basiert auf §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Die Klage ist am 08.08.2013 zugestellt worden.

III.

[100] Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO, die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

[101] Gründe, die die Zulassung der Revision gemäß § 543 Abs. 2 ZPO rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.

[102] Wert der Berufung: 314.192,78 €

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de