

Unterscheidung zwischen Luftbeförderungsvertrag und Gefälligkeitsflug

Zur Frage, wer verantwortlicher Pilot ist, wenn zwei Lizenzinhaber an Bord waren.

Angewandte Normen: § 823 BGB, § 48 LuftVG, § 2 LuftVO, § 25 LuftVO, § 37 LuftVO

Gericht: OLG München, Urteil vom 21.12.1989 (24 U 904/86)

Veröffentlicht in: ZLW 1991 S. 87 – 89

Zum Sachverhalt:

Die Beklagte ist die Erbin ... des Dr. D. Mit ihm verstarben auch Sch. Und Schae.; beide waren Beamte.

Dr. D. hatte ein Flugzeug ... gemietet und wollte damit zu einer zahnärztlichen Fortbildungsveranstaltung nach Köln fliegen. Er besaß die Berechtigung, ein Flugzeug nach Sichtflugregeln zu führen.

Am Tag vor dem Flug hatte er Sch. und Schae. Angeboten, ohne Entgelt mitzuflogen. Beide nahmen das Angebot an, weil sie in Köln einen Ausflug vorbereiten wollten.

Beim Start gegen 8.00 Uhr morgens nahmen Dr. D auf einem der vorderen Sitze der viersitzigen Maschine Platz, neben ihm M., der eine Berechtigung zum Führen von Flugzeugen nach Instrumentenflugregeln besaß, sowie auf den hinteren Sitzen Sch. Und Schae. Vor dem Start hatte sich M. telefonisch bei der Flugwetterwarte über die Wetterverhältnisse auf der Strecke informiert. Die Auskunft hatte ergeben, daß im Bereich des Hunsrück, des Taunus, in Rheinland-Pfalz und im Saargebiet mit einer geschlossenen und aufliegenden Wolkendecke zu rechnen sei.

Im Verlauf des Flugs passierte die Maschine um 9.25 Uhr die Stadt A. Dr. D. meldete sich über Funk bei der Flugsicherung in Frankfurt und gab seine Position und seine Flughöhe bekannt. Weiter meldete er, daß er in Richtung R. zu fliegen beabsichtige.

Beim nächsten Funkgespräch mit der Flugsicherungsstelle Frankfurt um 9.35 Uhr erklärte Dr. D., sein nächster Navigationspunkt sei die Autobahn östlich von Koblenz.

Um 9.39 Uhr schlug das Flugzeug in einer Höhe von 2034 Fuß auf dem 2060 Fuß hohen Salzkopf auf. Alle vier Insassen des Flugzeugs wurden dabei getötet.

Der Kläger hat vorgetragen, Dr. D. habe den Absturz fahrlässig verschuldet, weil er trotz Wetterbedingungen, die einen Sichtflug nicht mehr zugelassen hätten, den Flug nach Sichtflugregeln fortgesetzt habe und nicht umgekehrt oder auf dem nächsten Landeplatz gelandet sei. Daher sei er den Hinterbliebenen der beiden Beamten zum Schadensersatz verpflichtet. Der Kläger leiste diesen Hinterbliebenen Versorgung und insoweit sei deren Schadensersatzforderung auf ihn übergegangen.

Die Beklagte hat demgegenüber geltend gemacht, daß Dr. D. das Flugzeug nicht geführt habe, als es abgestürzt sei. Flugzeugführer sei M. gewesen; dieser habe beim Einflug in die Wolken die Steuerung übernommen, weil ab diesem Zeitpunkt mangels Bodensicht ein Sichtflug nicht mehr möglich gewesen sei, ein Instrumentenflug aber nur von M. durchgeführt werden können. Das Landgericht ... hat

durch Grundurteil entschieden, daß die Beklagte dem Grunde nach verpflichtet ist, an den Kläger die auf ihn übergegangenen Ansprüche zu erfüllen.

...

Hiergegen wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung. Das Rechtsmittel blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Den Hinterbliebenen stehen nach § 823 Abs. 1 BGB und nach § 844 BGB Schadensersatzansprüche gegen Dr. D. zu, weil

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

dieser fahrlässig den Tod der beiden Personen herbeigeführt hat. Die Ansprüche sind nach Artikel 96 BayBG auf den Kläger übergegangen, weil dieser den Hinterbliebenen beamtenrechtliche Versorgung gewährt. Die Beklagte haftet für diese Ansprüche als Erbin nach § 1967 BGB.

1. Dr. D. war zur Unfallzeit verantwortlicher Luftfahrzeugführer i. S. des § 2 LuftVO und damit Täter der unerlaubten Handlung.

a) Er war von Anfang an als Flugzeugführer vorgesehen. In dem entweder von ihm selbst oder von M. erstellten »Company Flightplan« ist er als »Captain« bezeichnet.

b) Seine Flugzeugführerschaft ergibt sich insbesondere daraus, daß er auf dem Sitz des ersten Luftfahrzeugführers saß (§ 2 Abs. 3 LuftVO). Dies ist nach der zur genannten Bestimmung ergangenen Bekanntmachung vom 17. September 1975 der linke Sitz. Daß Dr. D. diesen Platz eingenommen hatte, ergibt sich aus der Mitteilung des Flugleiters am Ausgangsflugplatz sowie daraus, daß nach dem Unfall der linke Sitz nicht besetzt war. Dr. D. wurde außerhalb des Flugzeugs und ein Teil des Steuerknüppels in seiner Nähe gefunden. Er konnte aber nicht aus dem rechten Sitz nach außen geschleudert worden sein, weil auf diesem M. vorgefunden wurde. Da unstreitig keiner der Begleiter auf einem der vorderen Sitze saß, läßt dies nur den Schluß zu, daß Dr. D. vorne links saß. Damit scheidet auch ein Sitzwechsel zwischen ihm und M. während des Fluges aus.

c) Zwar schließt diese Sitzposition nicht aus, daß während des Fluges die Verantwortung als Flugzeugführer von Dr. D. an M. übergeben worden ist. Nach dem Gutachten des Sachverständigen sprechen technische Gesichtspunkte nicht gegen eine solche Übergabe denn M. hätte vom rechten Sitz aus das Flugzeug steuern können, Für einen Wechsel der Flugzeugführerschaft gibt es keinen tatsächlichen Anhaltspunkt. Dr. D. hatte eine Berechtigung zum Führen von Flugzeugen nach Sichtflugregeln. M. eine solche auch für Instrumentenflüge. Hätte sich ersterer wegen der

einen Sichtflug verbietenden Wetterverschlechterung entschlossen, die Führung der Maschine abzugeben, weil der Flug nach Sichtflugregeln nicht mehr fortgesetzt werden konnte, hätte M. den Weiterflug nach Instrumentenflugregeln vornehmen müssen.

Dies ist aber nicht geschehen. Hierzu hätte es nach § 25 Abs. 1 Nr. 1 LuftVO der Übermittlung eines Flugplans an die Flugverkehrskontrolle und nach § 26 LuftVO der Einholung einer Flugverkehrsfreigabe bedurft. Diese Voraussetzungen sind auch in dem Gutachten des Sachverständigen hervorgehoben. Sie lagen nicht vor, Der »Company Flightplan« ist kein Flugplan i. S. des § 25 Abs. 1 LuftVO, Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat nämlich gemäß § 25 Abs. 3 LuftVO ein Muster vorgeschrieben nach dem ein solcher Flugplan zu erstellen ist. Der »Company Flightplan« entspricht diesem Muster nicht.

Mindestens die Verständigung der Flugverkehrskontrolle über den Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug wäre notwendig gewesen, weil diese dem Flugzeugführer die Anweisungen (§ 37 LuftVO) darüber hätte geben müssen, in welcher Höhe der Flug weitergeführt werden sollte. Daß der Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug der Flugverkehrskontrolle anzuzeigen ist, ergibt sich auch im Umkehrschluß aus § 40 LuftVO. Nach dieser Bestimmung ist sogar der umgekehrte Wechsel mitzuteilen.

Wie dem Funksprechverkehr zwischen dem Flugzeug und der Bundesanstalt für Flugsicherung, Regionalstelle Frankfurt, zu entnehmen ist, wurde jedoch weder ein Flugplan übermittelt noch eine Freigabe erteilt, 2. Dr. D. hat durch sein Verhalten den Absturz des Flugzeugs verursacht. Er hat fahrlässig gegen die für Sichtflüge bestehenden Vorschriften verstoßen. (wird aufgeflührt)

3. Die Haftung . . . ist hier nicht nach § 48 LuftVG auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Diese Bestimmung greift nur ein, wenn ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde. Das folgt aus der Überschrift des zweiten Unterabschnitts des

LVG, nämlich «Haftung aus dem Beförderungsvertrag» (BGH, VersR 1980, 234).

Ein solcher Vertrag ist zwischen Dr. D. und seinen Begleitern nicht geschlossen worden. Die vom Kläger vorgetragene und von der Beklagten nicht bestrittenen Umstände beweisen vielmehr ein Gefälligkeitsverhältnis.

Danach kam anlässlich einer zahnärztlichen Behandlung im Tag vor dem Flug das Gespräch zwischen Dr. D. und seinem Patienten Schae. darauf, daß Dr. D. am nächsten Tag zu einer zahnärztlichen Fortbildungsveranstaltung nach Köln fliegen werde, und daß Schae. und Sch. ebenfalls eine Reise nach Köln zur Vorbereitung eines Ausflugs beabsichtigten. Im Verlauf dieses Gesprächs lud Dr. D. beide ein, an dem vorgesehenen Flug teilzunehmen, was beide annahmen. Ein Entgelt wurde unstreitig nicht vereinbart. Dr. D. kam es offenbar darauf an, Sch. und Schae. einen Gefallen zu erweisen, nicht aber darauf, Vorteile aus ihrer Mitnahme zu erlangen. Er hätte die Mitnahme ablehnen oder absagen können, ohne daß Sch. und Schae. einen Anspruch auf Einhaltung der Einladung hätten geltend machen können. Der Flug wurde auch nicht zu ihrer Beförderung unternommen, sondern diente aus der Sicht des einladenden Dr. D. ausschließlich dem Zweck, selbst zum Abschluß einer

Fortbildungsveranstaltung nach Köln zu gelangen; Sch. und Schae. war nur die Gelegenheit geboten, auch mitzufliegen.

Unter dem Gesichtspunkt der Gefälligkeit war die Haftung des Flugzeugführers aber nicht beschränkt oder gar ausgeschlossen. Dies hätte in Form einer Vereinbarung geschehen müssen. Eine solche ist von keiner Partei vorgetragen worden.

Für die stillschweigende Vereinbarung einer Beschränkung oder eines Ausschlusses der Haftung fehlen Anhaltspunkte. Der Flug brauchte den Begleitern nicht als besonders gefährliche Unternehmung zu erscheinen; ob beide über die vor Beginn des Fluges eingeholten Weiterinformationen, die in der Mitte der zurückzulegenden Strecke kritische Wetterumstände ankündigten,

unterrichtet waren, ist nicht festzustellen. Das Flugzeug selbst wird in großen Stückzahlen hergestellt und benützt. Daß Dr. D. als Pilot nicht zuverlässig gewesen sei, trägt die Beklagte nicht vor. Sämtliche Unklarheiten bei der Prüfung, ob zwischen Dr. D. einerseits und Sch. und Schae. ein Haftungsausschluß oder eine Haftungsbeschränkung vereinbart worden sei, gehen zu Lasten der hierfür beweispflichtigen Beklagten.

Der BGH hat die Revision der Beklagten durch Beschluß vom 16 Oktober 1990 – (IV ZR 90/90 nicht angenommen.

Die Auffassung, daß derjenige, der zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer i.S. des § 2 LuftVO bestimmt ist, schon deshalb auch für einen Flugfehler des tatsächlichen Piloten deliktisch einzustehen hätte, würde auf Bedenken stoßen (vgl. Giemulla/Schmid, Der Wirtschaftskommentator, § 2 LuftVO Rdnr. 25 m.w.N.). Das Berufungsgericht sei aber davon ausgegangen, daß der Erblasser der Beklagten bis zum Unglückszeitpunkt selbst geflogen ist und einen eigenen Flugfehler gemacht hat. Diese Annahme sei nach den von ihm festgestellten Umständen nicht zu beanstanden.