

Wird versehentlich der Notsender eines Luftfahrzeugs eingeschaltet, so daß permanent Notsignale auf der internationalen Notfallfrequenz 121,5 MHz ausgestrahlt werden, so haften Luftfahrzeugführer und Halter für die ausgelösten Rettungsmaßnahmen.

Angewandte Normen: §§ 677, 683 BGB

Gericht: AG Stadtroda, Urteil vom 15.7.2004, 2 C 341/02 (1. Instanz)

LG Gera, Urteil vom 28.1.2005, 1 S 328/04 (2. Instanz)

Veröffentlicht in: nicht veröffentlicht

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin macht Aufwendungsersatzansprüche aufgrund eines Hubschrauberrettungseinsatzes gegen die Beklagten geltend.

Am 29.06.2001 war der Beklagte zu 1) als Pilot mit einem bei der Beklagten zu 2) gecharterten Flugzeug von B. auf geradem Weg in Richtung S. unterwegs. Der im Flugzeug befindliche Notsender sendete über die internationale Notfallfrequenz 121,5 MHz Notsignale aus. Eine Identifizierung des Luftfahrzeugs über die Notfallfrequenz ist nicht möglich. Die Deaktivierung des Notsignals erfolgte nach der Landung des Beklagten zu 1) auf dem Flughafen S. Um 17.49 Uhr wurde der Hubschrauberpilot angewiesen, zum Standort zurückzukehren, wo er um 18.30 Uhr eintraf.

Die Klägerin behauptet, das Notsignal sei erstmals um 17.02 Uhr durch den Kontrollturm des Flugplatzes C. bei der SAR Leitstelle Mr. gemeldet worden. Auch auf den Flugplätzen Mb. und Lg. sei das Signal empfangen worden. Die Rettungsleitstelle habe daraufhin telefonisch überprüft, ob das Notsignal von einem Flugzeug auf diesen Flughäfen stammen könnte. Die Überprüfung sei ergebnislos verlaufen. Eine Aufnahme des Notsignals über Satellit sei erstmals um 17.25 Uhr erfolgt. Die dabei an die Leitstelle Mr. übermittelten Positionen hätten sich alle im Bereich Mb./H.-stadt/Lg. befunden. Die Regulierungsbehörde sei mit ihren ortsfesten Peilern nur in der Lage, eine Richtungsan-

zeige in Gradzahlen an die SAR-Leitstelle mitzuteilen. Die Information über den möglichen Unfallort sei daher relativ ungenau. Insbesondere sei es nicht möglich, diesen problemlos auf einer Landkarte zu ermitteln und darzustellen.

Nachdem danach eine genauere Ortsbestimmung auch durch durchgeführte Peilung nicht habe erfolgen können, sei der Einsatz des Hubschraubers um 17.10 Uhr erfolgt. Zu diesem Zeitpunkt sei der SAR-Rettungsleitstelle nicht bekannt gewesen, daß das Signal von einem fliegenden Objekt ausging. Da das Signal erstmalig vom Flugplatz C. empfangen worden sei, sei es sinnvoll gewesen, den Rettungshubschrauber mangels weiterer Anhaltspunkte zunächst dorthin zu schicken. Dieser habe auch die Aufgabe gehabt, die Notsignale mit seinen Geräten zu orten. Dies sei jedoch nur im Nahbereich möglich. Das Notsignal sei noch um 17.40 Uhr empfangen worden.

Erst um 17.47 Uhr sei das Ausschalten des Senders gemeldet worden.

Die Klägerin ist der Ansicht, ihr stehe ein Aufwendungs-

ersatzanspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag zu. Der besondere Schutz des Luftraumes durch Notsender und hierdurch veranlaßte Rettungseinsätze der SAR-Leitstelle lägen im objektiven Interesse aller Teilnehmer am Luftverkehr und damit auch der Beklagten. Zum Zeitpunkt des Einsatzbefehles habe die Beklagte davon ausgehen müssen, daß ein Notfall vorliege. Selbst wenn die Klägerin festgestellt hätte, daß das Flugzeug des Beklagten zu 1) sich in gera-

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

der Bewegung befand, sei das kein sicheres Zeichen gewesen, daß kein Notfall vorliege.

Die Klägerin sei außerdem gehalten gewesen, möglichst unverzüglich zu ermitteln, ob ein Fehlalarm vorliege und für diesen Fall dafür Sorge tragen müssen, daß das Signal abgestellt werde. Dies deshalb, weil für den Fall eines Fehlalarms die Gefahr besteht, daß ein echter Notfallsender nicht empfangen oder gepeilt werden kann. Damit habe sie auch im mutmaßlichen Interesse der Beklagten gehandelt. Ein Fahrlässigkeitsvorwurf treffe die Klägerin nicht, da sie angesichts des empfangenen Notfallsignals zum Einschreiten verpflichtet gewesen sei.

Die geltend gemachten Kosten ergäben sich aus der Kostenaufstellung des Bundesministeriums für Verteidigung. Maßstab für die Abrechnung von Leistungen der Bundeswehr gegenüber Dritten sei der volle Wertausgleich im Sinne eines im gewöhnlichen Geschäftsverkehrs erzielbaren Preises. Die in Ansatz gebrachten Preise seien marktüblich und angemessen.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 2.901,70 EUR nebst Zinsen in Höhe von 7,57 % ab 04.02.2002 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie behaupten, die Klägerin habe, nachdem ihr das Notsignal gemeldet worden sei, die technisch zuständige Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post informiert. Diese unterhalte zwischen 50 und 60 stationäre Peilstationen in Deutschland, so daß der Sender quasi metergenau geortet werden könne. Das Peilungsergebnis könne auf einer in den Computern der Regulierungsbehörde angelegten Deutschlandkarte sichtbar gemacht werden. Daher sei es der Klägerin möglich gewesen zu erkennen, daß das Objekt, von dem der Notruf aus-

ging, in einer geraden Linie unterwegs gewesen sei. Hieraus hätte die Klägerin erkennen können und müssen, daß kein echter Notfall vorgelegen habe. Insbesondere weil jährlich ca. 800 Fehlalarme ausgelöst würden, habe die Klägerin genauer prüfen müssen, ob auch hier ein Fehlalarm vorliegen könnte.

Die Beklagten behaupten weiter, der Hubschrauber sei erst um 17.26 Uhr gestartet. Bereits um 17.29 Uhr habe die SAR-Rettungsleitstelle Kenntnis davon gehabt, daß der Notfallsender abgeschaltet worden sei. Die Flugzeit dürfte daher insgesamt nur 6 Minuten gedauert haben.

Sie sind der Ansicht, es habe hier für die Klägerin erkennbar nur eine Scheingefahr vorgelegen, zu deren Beseitigung der Einsatz eines Hubschraubers weder erforderlich noch geeignet war.

...

Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig, jedoch nur zum Teil begründet.

Die Klägerin hat einen Anspruch auf Aufwendungsersatz in Höhe von 1. 193,69 EUR gegenüber den Beklagten gemäß §§ 677, 683 BGB.

Die Klägerin hat mit dem Einsatz ein fremdes Geschäft geführt. Dies ist der Fall bei Tätigwerden in fremdem Interesse. Für einen anderen wird tätig, wer ein Geschäft nicht nur als eigenes sondern zumindest auch als fremdes besorgt (Palandt, BGB, § 677 Rdnr. 3). Der Einsatz der SAR-Leitstelle als ausführende Stelle der Klägerin erfolgt unter verschiedenen Aspekten. Zum einen dienen sie der Sicherung des Luftraumes und damit der Gefahrenabwehr. Darüber hinaus erfolgen sie auch zur Ortung und Bergung verunglückter oder in Not befindlicher Flugzeuge und kommen damit auch den Eigentümern der Flugzeuge und deren Piloten zugute. Unter beiden Aspekten handelt die Klägerin durch die SAR-

Leitstelle, wenn sie zur Beseitigung eventueller Fehlalarme tätig wird. Wie der Zeuge A. schlüssig und nachvollziehbar erläuterte, muß ein aufgenommenes Notsignal möglichst schnell beseitigt werden, um die Aufnahme eines weiteren Notsignals nicht zu stören. Auch ein Fehlalarm beeinträchtigt daher die Flugsicherheit in erheblichem Maße. Das Unterlassen beziehungsweise die Beseitigung dieser Störung ist eine Pflicht der Beklagten, die auch ordnungsgeldbewehrt ist.

Der Fremdgeschäftsführungswille, d.h. das Bewußtsein auch für einen anderen tätig zu werden, liegt bei Rettungsmaßnahmen auf der Hand. Er ist aber auch dann gegeben, wenn die Klägerin zur Beendigung einer Störung der Luftsicherheit durch die Beklagten tätig wird. Dabei ist unmaßgeblich, daß zum Zeitpunkt des Tätigwerdens der Klägerin die Person des Geschäftsherrn nicht bekannt war. Er kann handeln für den, den es objektiv angeht, d.h. es genügt, daß der Geschäftsherr das Geschäft irgendeines anderen führen will. Die Geschäftsführung kann auch mehrere Geschäftsherrn betreffen (Palandt, BGB, § 677 Rdnr. 8). Wie oben dargelegt, handelte die Klägerin hier für beide Beklagte.

Einen Auftrag zum Tätigwerden hatte die Klägerin nicht.

Die Übernahme des Geschäftes entsprach auch dem Interesse der Beklagten. Das Interesse bestimmt sich nach der objektiven Nützlichkeit des Geschäftes für den Geschäftsherrn. Soweit die Beklagten sich darauf berufen, es habe kein echter Notfall vorgelegen, mithin sei der Einsatz des Rettungshubschraubers nicht in ihrem Interesse gewesen, können sie damit nicht gehört werden. Wie bereits ausgeführt, stört die Sendung des Notsignals den Empfang anderer möglicherweise echter Notsignale. Die Beklagten hatten daher die Pflicht, das störende Notsignal unverzüglich abzuschalten, um die Sicherheit des allgemeinen Flugverkehrs nicht weiter zu beeinträchtigen. Aus einer solchen unberechtigten Störung hätten sich für die Beklagten erhebliche schaden-

ersatzrechtliche Folgen ergeben können. Insoweit lag es in ihrem Interesse, daß alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen wurden, um sie auf die von dem Beklagten zu 1) geflogenen Flugzeug ausgehenden Notsignale aufmerksam zu machen und deren Abschaltung zu veranlassen.

Der Einsatz des Rettungshubschraubers lag daher auch im mutmaßlichen Willen der Beklagten. Der mutmaßliche Wille ist derjenige, den der Geschäftsherr bei objektiver Beurteilung alle Umstände im Zeitpunkt der Übernahme geäußert haben würde. Unter Zugrundelegung der durch das Notsignal verursachten Gefährdung des Flugverkehrs muß davon ausgegangen werden, daß die Beklagten den Einsatz der erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung dieser Gefahr gewollt hätten. Nach objektiver Betrachtung der Lage kann nicht unterstellt werden, die Beklagten hätten das Risiko, ein echtes Notsignal nicht orten zu können, hingenommen. Die Klägerin müßte in einem solchen Fall, indem die Beklagten möglicherweise auf Schadenersatz in Anspruch genommen würden vielmehr damit rechnen, daß die Beklagten ihr entgegenhielten, sie hätte für die Beseitigung des von ihrer Maschine ausgehenden Notsignals sorgen müssen.

Schließlich waren auch alle Maßnahmen, die die Klägerin getroffen hat zur effektiven Abwehr der Gefahr erforderlich. Zunächst ist es nicht möglich anhand der ausgesendeten Signale festzustellen, von welchem Flugzeug die Notsignale ausgesendet wurden. Die Signale wurden erstmals vom Flughafen C. gemeldet um 17.02 Uhr. Nachfragen dort blieben ohne Erfolg. Wie der Zeuge L. schlüssig und widerspruchsfrei angab, war eine genaue Ortung des Signals vom Kontrollturm C. nicht möglich. Es müsse jedoch davon ausgegangen werden, daß sich die Maschine in der Umgebung von C. befunden habe. Dies hat der Zeuge A. bestätigt. Bei lediglich akustischer Wahrnehmung des Notsignals könne der Ort der Abgabe nur sehr grob angegeben werden. Mangels genauerer Anhaltspunkte war es daher sinnvoll, den Hubschrauber

um 17.10 Uhr Richtung C. zu beordern, um mit den an Bord befindlichen Geräten eine genaue Ortung zu versuchen. Nach Aussage des Zeugen P. ist eine solche Ortung nur im Bereich von 28 km Entfernung zum sendenden Objekt möglich. Die Angaben zur Abflugzeit ergeben sich aus der Aussage des Zeugen P., die insoweit mit dem Einsatzbericht der SAR-Leitstelle übereinstimmt.

Der Zeuge A. hat zu den Peilmöglichkeiten ausgeführt, daß eine genaue Angabe des Ortes der Abgabe des Notsignals nur dann möglich ist, wenn das Signal von 2 Peilstationen aufgenommen wird. Wird das Signal nur von einer, Peilstation aufgenommen, kann der Ort der Abgabe vom angegebenen Ort bis zu 50 km entfernt sein. Es sei daher nicht zutreffend, daß die Regulierungsbehörde mittels Peilung metergenau den Standort des Senders habe angeben können. Selbst wenn aber für die Klägerin erkennbar gewesen wäre, daß das Flugzeug sich auf einer geraden Flugstrecke befunden hätte, schließe das einen Notfall nicht aus. Im übrigen sei auch im Fall eines Fehlalarms die sofortige Abschaltung des Senders erforderlich, die aber nur veranlaßt werden könne, wenn man das Verursacherflugzeug kenne.

Der Zeuge L. hat in Übereinstimmung mit dem SAR-Bericht Nr. 1469 weiter angegeben, um 17.25 Uhr sei das Notsignal erstmals über Satellit empfangen worden. Aus dem SAR-Bericht ergibt sich, daß um 17.25 Uhr erstmals die Vermutung auftauchte, das Signal könne von einem Flugzeug stammen, das Jena anfliegt. Um 17.29 Uhr konnte weder die Regulierungsbehörde noch der Flughafen C. das Signal empfangen, die Ursache des Notsignals war jedoch weiter ungeklärt. Um 17.40 Uhr wurde das Signal ausweislich- des SAR-Berichtes und der hiermit übereinstimmenden Aussage des Zeugen L. nochmals vom Flughafen Berlin empfangen. Um 17.47 Uhr wurde die Abschaltung des Notsenders gemeldet. Erst zu diesem Zeitpunkt konnte die Klägerin sicher davon ausgehen, daß die Gefahr sowohl für Pilot und Maschine sowie den

Flugverkehr endgültig beseitigt ist. Sie durfte mit der Rückbeorderung des Rettungshubschraubers bis zu dieser Meldung zuwarten. Um 17.50 Uhr, nach 40 Flugminuten erfolgte der Befehl zur Rückkehr. Die Rückflugzeit betrug ebenfalls 40 Flugminuten.

Grundsätzlich hat der Geschäftsführer Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen. Eine Sonderregelung hinsichtlich des Umfangs der zu ersetzenden Aufwendungen enthält die Richtlinie des Ministeriums für Verteidigung vom 08.11.1988 (VMBI 1988, 279 ff) in Verbindung mit der Richtlinie des Ministeriums für Verteidigung vom 02.05.2001 (VMBI 2001, 119ff). Die Klägerin hat die Bundeswehr hier zur Abwendung eines schweren Unglücksfalls eingesetzt. Die Erstattung der Aufwendungen erfolgt daher nach den in den Richtlinien vorgesehenen Erstattungskostenansätzen.

Diese betragen für eine Flugstunde eines Hubschraubers des eingesetzten Typs 895,27 EUR. Dies entspricht für eine Flugzeit von 80 Minuten 1.193,69 EUR. Personelle Kosten sind nach Nr. 28 der Richtlinie des Bundesministeriums für Verteidigung vom 08.11.1988 (a. a. 0.) nicht zu ersetzen.

Der Zinsanspruch beruht auf § 286 Abs. 1 BGB. Der den Verzug auslösende Moment ist gern. § 286 Abs. 1 S. 2 ZPO die Zustellung des Mahnbescheides. Dieser erfolgte gegenüber dem Beklagten zu 1) am 20.02.2002, gegenüber dem Beklagten zu 2) am 05.04.2002. Gemäß § 425 BGB wirkt der Verzug eines Gesamtschuldners und damit seine Verpflichtung zum Schadensersatz nur für und gegen den Gesamtschuldner, in dessen Person sie eintritt.

...

2. Instanz

Von der Darstellung des Tatbestandes wird gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO abgesehen.

Entscheidungsgründe

Die Berufungen der Parteien sind zulässig. In der Sache hat jedoch nur die Berufung der Klägerin – abgesehen von einem geringfügigen Zinsbetrag – Erfolg. Die Berufung der Beklagten ist unbegründet.

Die Beklagten stellen in der Berufungsbeurteilung vor allem darauf ab, dass das mutmaßliche Interesse der Beklagten allenfalls darauf gerichtet gewesen sein kann, auf das versehentliche Senden des Notsignals aufmerksam gemacht zu werden. Die Beklagten legen aber bereits nicht dar, wie dies anders hätte geschehen sollen als durch den hier erfolgten Einsatz des Rettungshubschraubers. Denn die Klägerin hat bereits erstinstanzlich in ihrem Schriftsatz vom 11.02.2003 vorgetragen, dass eine Identifizierung des Luftfahrzeuges bei der Notfrequenz 121,5 MHz nicht möglich sei." Dies ist von den Beklagten nicht bestritten worden.

Die erstinstanzlich vernommenen Zeugen haben, so auch der Zeuge Ulrich A. ausgesagt, dass der Ort der Abgabe des Notsignals nur sehr grob angegeben werden konnte. Aufgabe des Rettungshubschraubers war es nach der Aussage des Zeugen L., das Not-Signal weiter aufzuspüren.

Der Einsatz des Rettungshubschraubers lag daher in dem mutmaßlichen Interesse der Beklagten. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten hierzu wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die zutreffende Begründung des Urteils des Amtsgerichts Bezug genommen.

Entgegen der Auffassung der Beklagten konnte nicht schon um 17:30 Uhr davon ausgegangen werden, dass kein Notfall mehr vorlag. Denn auch in dem von den Beklagten bereits in der Klageerwidderung in Bezug genommenen SAR-Bericht findet sich der Eintrag, dass um 17:40 Uhr immer noch ein Notsignal empfangen wurde. Erst um 17:47 Uhr findet sich der Eintrag, dass von dem Beklagten zu 1. selbst die Nachricht kam, dass das ELT jetzt abgeschaltet

sei. Demzufolge müssen sich die Beklagten die gesamte geltend gemachte Dauer des Hubschraubereinsatzes zurechnen lassen.

Die Pflicht zum Kostenersatz ist insbesondere im Polizeirecht oft spezialgesetzlich geregelt. Die Frage, ob daneben oder bei Fehlen, einer Spezialregelung ein Schuldverhältnis aus Geschäftsführung ohne Auftrag begründet sein kann, wird von der gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung bejaht (MK-Seiler, 3. Aufl., vor § 677 BGB, Rdnr. 31 m.w.N.).

Die Folge ist der Anspruch der Klägerin auf Ersatz der Aufwendungen gemäß § 683 BGB. Dabei ist für Tätigkeiten, die zum Beruf oder Gewerbe des Geschäftsführers gehören, die übliche Vergütung zu leisten (Palandt-Sprau, 63. Aufl., § 683 BGB, Rdnr. 8 m.w.N.), so dass auch Personalkosten Berücksichtigung finden können, die von der Klägerin trotz der Tatsache, dass hier eine Hubschrauberbesatzung zum Einsatz kam, sehr niedrig in Ansatz gebracht wurden. Die Höhe der Aufwendungen ist von der Klägerin im Übrigen unter Bezugnahme auf die Richtlinie des Ministeriums für Verteidigung vom 02.05.2001 berechnet worden, die auch das Amtsgericht seiner Berechnung zu Grunde gelegt hat. Mit ihrer Berufung macht die Klägerin aber zu Recht geltend, dass hier tatsächlich kein Katastrophenfall vorgelegen hatte, so dass die diesbezügliche Privilegierung aus der vorgeannten Richtlinie den Beklagten nicht zu Gute kommen kann. Vielmehr ist hier, da das Notsignal aus Gründen, die im Einfluss- und Risikobereich der Beklagten liegen, fehlerhaft eingeschaltet war, die Kalkulation für Einsätze auf wirtschaftlichem Gebiet und bei unberechtigter Benutzung heranzuziehen. Daher sind die erstattungsfähigen Aufwendungen in der Höhe zu beziffern, wie die Klägerin diese in der Kostenaufstellung vom 19.10.2001 (Anlage A2 zur Klageschrift) berechnet hat.

Aus den dargelegten Gründen musste der Berufung der Beklagten der Erfolg versagt bleiben. Auf die Berufung der Klägerin war jedoch das Urteil des Amtsgerichts abzuän-

dern und der Klage hinsichtlich der Hauptforderung stattzugeben.

Hinsichtlich der zugesprochenen Zinsen, bei denen zwischen den beiden Beklagten zu differenzieren war, wird auf die insoweit zutreffende Begründung des erstinstanzlichen Urteils Bezug genommen.

...