

Zu den Pflichten eines Piloten bezüglich der Betankung des Flugzeugs

Angewandte Normen: § 3 Nr 1 g LuftAKB, § 3a LuftVO, § 29 LuftBO, § 67 VVG, § 823 I, II BGB

Gericht: Hanseat. OLG Bremen, Urteil vom 25.04.2000, 3 U 78.99

Veröffentlicht in: ZLW 2001, 113

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin macht als Luftfahrzeugkaskoversicherer Schadensersatzansprüche aus übergegangenem Recht gegen den Beklagten geltend. Versicherungsnehmer der Klägerin ist der ... Als Versicherungszweck ist laut Versicherungsvertrag u. a. die gewerbliche Vercharterung vorgesehen. Bestandteil des Versicherungsvertrages sind die allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kasko-Versicherung von Luftfahrzeugen (AKB-LU), wonach gemäß § 3 Nr. 1 g ein Versicherungsschutz für Schäden, die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers zurückzuführen sind, nicht besteht. Außerdem sieht § 3 Nr. 1 g vor, daß der Versicherer die nach dem Vertrag versicherten Luftfahrzeugführer, die die Luftfahrzeuge des Versicherungsnehmers und/oder Halters gebraucht haben, nur bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Schadenverursachung in Regreß nimmt.

Am 26.09.1997 charterte der Beklagte von der Versicherungsnehmerin ein bei der Klägerin vollkaskoversichertes Flugzeug vom Typ Piper PA 29 für einen privaten Reiseflug von Bremen nach Bonn/Hangelar und zurück.

Am Morgen des 26.09.97 erstellte der Beklagte eine Berechnung für den erforderlichen Kraftstoffverbrauch. Er überprüfte sodann die vorhandenen Treibstoffvorräte durch optische Kontrolle der Kraftstofftanks in der rechten und linken Tragfläche, wonach er den vorhandenen Treibstoffvorrat auf 150 I einschätzte. Er vergewisserte sich ferner durch Blick auf die beiden Kraftstoffanzeigen im Cockpit, welche mit dem Ergebnis der Sichtkontrolle seiner Einschätzung nach übereinstimmten. Da ihm die vorhandene

Treibstoffmenge aufgrund der vorgenommenen Prüfung als ausreichend erschien, ließ er das Flugzeug nicht mehr betanken, sondern startete die Maschine zusammen mit drei Passagieren. Ausweislich des Bordbuches waren zuvor am 23.09.97 drei Flüge mit einer Gesamtdauer von 1 Stunde und 33 Minuten durchgeführt worden. Ob danach getankt worden war, ließ sich weder aus dem Bordbuch noch aus vorhandenen Tankscheinen ersehen. Nach einer Stunde und 22 Minuten erreichte er Bonn-Hangelar. Vor dem Rückflug zeigten die Kraftstoffvorratsmesser auf "halb voll". Eine erneute optische Prüfung der Kraftstofftanks nahm der Beklagte vor dem Start zum Rückflug nicht vor. Nach einer Flugzeit von etwa 1 Stunde blieb kurz vor dem Zielflughafen Bremen der Motor infolge Treibstoffmangels stehen, worauf der Beklagte auf einer Wiese notlanden mußte. Dabei kam das Luftfahrzeug erheblich zu Schaden. Mit der Klage macht die Klägerin eine an ihre Versicherungsnehmerin geleistete Entschädigung über insgesamt DM 136.080,76 geltend.

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

Die Klägerin hat vorgetragen, der Beklagte habe die erforderlichen Flugvorbereitungen sowie die Treibstoffkalkulation nicht mit der

gebotenen Sorgfalt durchgeführt und habe insoweit seine Pflichten in besonders hohem Maße außer Acht gelassen und daher den Schaden grobfahrlässig verursacht. Insbesondere habe er den Kraftstoffverbrauch falsch geplant und vor Flugantritt die im Flugzeug vorhandene Treibstoffmenge falsch eingeschätzt.

Die Klägerin hat beantragt,

den Beklagten zu verurteilen, an sie DM 136.080,86 nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Der Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er hat vorgetragen, er habe alle erforderlichen Flugvorbereitungen mit größtmöglicher Sorgfalt getroffen. Ferner hat er den Vortrag der Klägerin zur Schadenshöhe bestritten.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme die Klage dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen.

Zur Begründung hat es ausgeführt, der Klägerin stehe aus gemäß § 67 VVG übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin gegen den Beklagten ein Schadensersatzanspruch aus positiver Vertragsverletzung sowie aus § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 3 a LuftVO zu, weil der Beklagte die Beschädigung des bei der Klägerin versicherten Flugzeuges auf seinem Rückflug von Bonn-Hangelar nach Bremen am 26.9.1997 grobfahrlässig herbeigeführt habe. Bei seiner Flugplanung und Treibstoffberechnung sei er insgesamt von zu günstigen Rahmenbedingungen ausgegangen. Seine Annahme vor dem Start in Bremen, es seien 150 l Treibstoff verfügbar, sei leichtfertig gewesen. Eine exakte Berechnung des noch vorhandenen Treibstoffs sei nicht möglich gewesen, da im Bordbuch keine Eintragungen über Betankungen vorhanden gewesen seien. Da der linke Tank nicht voll gewesen sei, habe der Beklagte mit einer letzten Betankung vor den drei Flügen am 23.9.1997 rechnen und daher Zweifel haben müssen, daß der vorhandene Treibstoff ausreichend sei. Dies sei nach den Berechnungen des Sachverständigen Dr. K. nicht der Fall gewesen. Zudem sei vor dem Rückflug nach Bremen eine erneute sorgfältige Sichtkontrolle der Tanks zwingend erforderlich gewesen. Der Beklagte habe sich keinesfalls allein auf die Anzeigeräte im Cockpit verlassen dürfen. Es sei allgemein bekannt, daß solche Geräte keineswegs verlässlich arbeiteten. Bei einer

Sichtkontrolle vor dem Rückflug hätte dem Beklagten auffallen müssen, daß der Füllungsstatus mit der Anzeige "halbvoll" nicht übereinstimmen konnte. Bei sich aufdrängenden Zweifeln hätte er zu diesem Zeitpunkt tanken müssen, um jedenfalls den Treibstoffverbrauch des Hinfluges auszugleichen.

Das Landgericht hat einen Mitverschuldensanteil der Versicherungsnehmerin der Klägerin (§ 254 Abs. 1 BGB) von 1/4 angenommen, weil im Bordbuch keine Eintragungen über vorherige Betankungen vorhanden waren und sie dem Beklagten keinen Meßstab zur Verfügung gestellt hatte, mit dem der Füllungsstatus der Tanks hätte überprüft werden können.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens der Parteien im ersten Rechtszug und der Urteilsgründe wird auf Tatbestand und Entscheidungsgründe des Urteils des Landgerichts Bremen vom 27.7.1999 Bezug genommen.

Dieses Urteil ist dem Beklagten am 29.7.1999 und der Klägerin am 30.7.1999 zugestellt worden. Der Beklagte hat am 20.8.1999 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Verlängerung der Begründungsfrist am 4.10.1999 begründet. Die Klägerin hat am 30.11.1999 Anschlußberufung eingelegt mit gleichzeitiger Begründung.

Der Beklagte trägt vor, er habe alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um einen ausreichenden Kraftstoffvorrat für den Flug sicherzustellen. Er habe eine umfassende Kontrolle mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln einschließlich einer Sichtkontrolle durchgeführt, eine überschlägige Berechnung der vorhandenen Treibstoffmenge mit Hilfe der Skalierung in den Einfüllstutzen vorgenommen sowie einen Abgleich mit den Tankuhren. Diese wiesen eine relative Genauigkeit auf. Jedenfalls habe er auf die relative Genauigkeit vertrauen dürfen, da es keinerlei Hinweise z. B. im Cockpit oder Bordbuch auf Ungenauigkeiten gegeben habe. Seine Berechnung des Kraftstoffverbrauches sei nicht grob fehlerhaft gewesen, da er sich an die

für diese Berechnung maßgeblichen und als Grundlage allein zur Verfügung stehenden Angaben im Flughandbuch gehalten habe. Da er alles Geeignete unternommen habe, um eine ausreichende Menge an Kraftstoff für die Flüge sicherzustellen, sei eine Sichtkontrolle vor dem Rückflug entbehrlich gewesen. Im übrigen hätte bei einer solchen Sichtkontrolle die noch vorhandene Treibstoffmenge nicht festgestellt werden können. Entgegen der Ansicht des Landgerichts habe er bei Beachtung der Belade- und Schwerpunktgrenzen bei einer Beladung mit 4 Personen das Flugzeug nicht volltanken dürfen.

Der Beklagte beantragt,

das Urteil des Landgerichts Bremen vom 27.7.1999 abzuändern und die Klage insgesamt abzuweisen.

Die Klägerin beantragt,

die Berufung des Beklagten zurückzuweisen,

sowie im Wege der Anschlußberufung, unter Abänderung des angefochtenen Urteils auszusprechen, daß die Klage dem Grunde nach vollen Umfangs gerechtfertigt ist.

Die Klägerin verteidigt das angefochtene Urteil, soweit das Landgericht dem Grunde nach eine Haftung des Beklagten angenommen hat. Sie wendet sich aber gegen die teilweise Klagabweisung und trägt dazu vor, ihre Versicherungsnehmerin sei nicht verpflichtet gewesen, einen Meßstab, der auch auf dem Markt nicht ohne weiteres erhältlich sei, zur Verfügung zu stellen oder auf die Notwendigkeit des Gebrauches eines Meßstabes hinzuweisen. Die Treibstoffkontrolle geschehe über die Treibstoffberechnung und die zusätzliche Sichtkontrolle. Ihre Versicherungsnehmerin habe sich darauf verlassen dürfen, daß diese einfachsten Grundregeln der Fliegerei von jedem Piloten eingehalten würden.

Der Beklagte ist der Ansicht, das Landgericht habe zutreffend ein Mitverschulden auf Klägerseite angenommen.

Er beantragt,

die Anschlußberufung zurückzuweisen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens der Parteien im Berufungszug wird auf den vorgetragenen Inhalt der Schriftsätze des Beklagten vom 4.10.1999 (Bl. 192 bis 198 d. A.), 14.1.2000 (Bl. 215 bis 222 d. A.) und 24.1.2000 (Bl. 223 d. A.) nebst Anlagen sowie der Klägerin vom 30.11.1999 (Bl. 207 bis 213 d. A.) und 15.2.2000 (Bl. 239f. d. A.) Bezug genommen.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Anhörung des Sachverständigen Dr. K. zu seinen Gutachten vom 14.1.1999 und 23.3.1999. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf den Inhalt der Sitzungsniederschrift vom 28.3.2000 (Bl. 241 bis 245 d. A.) Bezug genommen.

Aus den Gründen:

Die statthafte und zulässige (§§ 511, 511a, 516, 518, 519 ZPO) Berufung des Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg. Die zulässige (§§ 521, 522 a ZPO) Anschlußberufung der Klägerin ist begründet.

Der Beklagte ist dem Grunde nach verpflichtet, der Klägerin aus übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin (§ 67 VVG) vollen Ersatz des durch die Notlandung des bei ihr versicherten Flugzeuges am 26.9.1997 entstandenen Schaden zu ersetzen.

Zu Recht hat das Landgericht angenommen, der Beklagte habe die Notlandung und die dadurch verursachten Schäden grob fahrlässig herbeigeführt. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden ist, d. h. wenn schon einfachste ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und das nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten müßte. Das bedeutet, daß sich die Frage, ob eine grobe Fahrlässigkeit gegeben ist, immer an dem jeweiligen Einzelfall orientieren muß. Dem Beklagten ist ein besonders grober Sorgfaltsverstoß vorzuwerfen, weil er weder vor dem Abflug in Bremen noch vor dem Rückflug in Bonn-Hangelar aus-

reichende Ermittlungen hinsichtlich des Treibstoffvorrats angestellt hat. Zur Berechnung der erforderlichen Treibstoffmenge war er insbesondere auch nach § 29 LuftBO als Flugzeugführer verpflichtet. Da er festgestellt hatte, daß einer der beiden Tanks nicht voll war und im Flugzeug keine Aufzeichnungen darüber enthalten waren, wann die letzte Betankung erfolgt war, mußte er vor dem Abflug eine besonders sorgfältige Überprüfung des Treibstoffvorrates vornehmen. Dies war insbesondere deshalb erforderlich, weil ihm die sicherste Möglichkeit zur Bestimmung der Treibstoffmenge, nämlich das Volltanken, genommen war, da er wegen der Mitnahme von 3 Passagieren bei Beachtung der Beladegrenze und Schwerpunktgrenze nicht volltanken durfte. Bei einer besonders sorgfältigen Überprüfung durfte er sich nicht mit einer Sichtkontrolle der Tanks und einem Abgleich mit den Kraftstoffanzeigern begnügen.

Exakte Mengen konnte er bei der optischen Kontrolle nicht feststellen, wie sich aus den Ausführungen des Sachverständigen Dr. K. und auch aus dem von dem Beklagten vorgelegten Gutachten der Sachverständigen Lammers ergibt. Die Treibstoffkontrolle mit Hilfe der Tankuhren bot angesichts der unstreitigen Unzuverlässigkeit solcher Instrumente keine Gewähr für die exakte Treibstoffmenge. Nach den Angaben des Sachverständigen Dr. K. ist bei diesen Tankuhren mit keineswegs ungewöhnlichen Fehlern von +/- 20 % zu rechnen, also erheblichen Abweichungen. Daß auch dem Beklagten die ungenaue Arbeitsweise solcher Tankuhren bekannt war, stellt er nicht in Abrede, sondern er beruft sich nur darauf, er habe auf eine "relative Genauigkeit" der Kraftstoffanzeigen vertrauen dürfen, d. h. aber, daß sie nach seiner Kenntnis keine exakten Werte anzeigten. Ein Meßstab, mit dem der Treibstoffinhalt der Tanks zuverlässig hätte nachgeprüft werden können, stand dem Beklagten nicht zur Verfügung.

Da dem Beklagten keine bzw. keine zuverlässigen technischen Hilfsmittel zur exakten Bestimmung des Treibstoffvorrates zur

Verfügung standen und er keine Informationen über den letzten Betankungsvorgang hatte, hätte er unbedingt eine Überschlagsberechnung vornehmen müssen. Er hätte dabei wegen der bestehenden Ungewißheit aus Sicherheitsgründen davon ausgehen müssen, daß die letzte Betankung vor den drei Flügen am 23.9.1997 erfolgt war. Den Gesamtverbrauch bei diesen Flügen hätte er rechnerisch ermitteln und von der bei vorausgegangener Vollbetankung ausfliegbaren Treibstoffmenge von 182 L absetzen müssen, wobei er nicht vom günstigsten Treibstoffverbrauch ausgehen durfte, sondern auch den ungünstigsten Fall berücksichtigen mußte. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr. K. lag der Verbrauch bei den drei vorausgegangenen Flügen im günstigsten Fall bei 62 L und im ungünstigsten Fall bei 70,5 L. Das bedeutet, daß dem Beklagten im ungünstigsten Fall nur 111,5 L für den Hin- und Rückflug zur Verfügung standen. Gegen dieses Ergebnis sprechen nicht die Ausführungen der Sachverständigen Lammers, da diese bei sehr niedriger Schätzung des Verbrauchs bei den drei vorausgegangenen Flügen den verfügbaren verbliebenen Treibstoff mit ca. 122 L errechnet hat. Die Treibstoffmenge von 111,5 L lag ganz knapp über der vom Beklagten für die normale Flugstrecke ohne Sicherheitszuschläge -- nach dem Sachverständigen zutreffend -- berechneten Treibstoffmenge von 110 L (2 x 55 L). Ob der Beklagte zusätzliche notwendige Reserven für unvorhergesehene Fälle und den Flug zum Ausweichflughafen in ausreichender Höhe in seine Bedarfsberechnung eingestellt hat, kann offen bleiben. Fehler in dieser Hinsicht waren nämlich nicht ursächlich für den Schadensfall, da ein zusätzlich angefallener Bedarf während der beiden Flüge nicht ersichtlich ist. Da der rechnerisch ermittelte und nicht konkret überprüfbare Treibstoffvorrat nur 1,5 L über dem auch nur veranschlagten Gesamtverbrauch lag, hätten bei Durchführung der Berechnung erhebliche Zweifel aufkommen müssen, ob der Treibstoff ausreichend war. Auf jeden Fall hätte deshalb vor dem Rückflug eine Sichtkontrolle und nochmalige Treibstoff-

berechnung vorgenommen werden müssen. Wenn auch die Sichtkontrolle keinen zuverlässigen Aufschluß über den Treibstoffvorrat gegeben hätte, wäre doch nach den Darlegungen des Sachverständigen Dr. K. aufgefallen, daß "mehr Luft als Treibstoff" in den Tanks war. Diese Feststellung und insbesondere die sehr oberflächliche Schätzung vor dem Abflug hätte den Beklagten veranlassen müssen, vor dem Rückflug zumindest die auf dem Hinflug verbrauchte Treibstoffmenge nachzutanken. Indem er vor dem Abflug in Bremen die erforderliche Überschlagsberechnung versäumte, hat der Beklagte schon sehr sorglos gehandelt. Sein Verhalten vor dem Rückflug kann man nur als äußerst leichtsinnig bezeichnen. Soweit die Sachverständige Lammers in ihrem Gutachten die Ansicht vertreten hat, der Beklagte habe nicht grob fahrlässig gehandelt, ist diese rechtliche Bewertung nicht Aufgabe eines Sachverständigen, sondern des Gerichts. Der Senat teilt diese Meinung der Sachverständigen nicht, wie dargelegt.

Ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin der Klägerin, das zur Kürzung ihres Schadenersatzanspruches nach § 254 BGB führen könnte, kann nicht festgestellt werden. Wie sich aus § 29 LuftBO ergibt, liegt ausschließlich beim Flugzeugführer die Verantwortung dafür, daß der Kraftstoffvorrat ausreichend bemessen ist. Für den Verein bestand keine Verpflichtung, das Flugzeug mit einem Meßstab auszurüsten. Es war ohne diesen zum Verkehr zugelassen und ohne ihn weder verkehrsunsicher oder zum Flugverkehr ungeeignet. Wegen der Betankung mußte der Verein nicht auf Eintragungen im Bordbuch hinwirken. Es gibt keine entsprechenden Vorschriften. Außerdem könnte der Vercharter nicht gewährleisten, daß die Eintragungen vollständig und zuverlässig von den einzelnen Mietern vorgenommen würden. Es wäre daher auf jeden Fall Sache des jeweiligen Piloten, sich wegen der Betankung zu vergewissern. Die Nebenentscheidung beruht auf § 546 Abs. 2 ZPO. Über die Kosten der Berufung wird das Landgericht im Schlußurteil zu entscheiden haben.