

Die in §§ 28, 30 LuftBO normierte Pflicht des Lfz-Führers, von ihm erkannte Mängel des Lfz dem Halter zu melden und diese Mängel ins Bordbuch einzutragen, hat dritt-schützende Wirkung. Verletzt ein Lfz-Führer diese Pflicht, kann der Geschädigte ihn daher nach § 831 BGB in Regress nehmen.

Angewandte Normen: § 823 BGB, § 831 BGB, § 328 BGB, § 28 LuftBO, § 30 LuftBO

Gericht: OLG Oldenburg, Urteil v. 17.12.2003, Az.: 4 U 46/03

Veröffentlicht in: VersR 2005, 803

Zum Sachverhalt:

Die Kl. machte gegen die Bekl. als Gesamt-schuldner aus übergegangenem Recht Schadensersatzansprüche ihres VN B. aus einem Flugunfall vom 19. 8. 1997 geltend.

Der Bekl. zu 2 war Eigentümer und Halter des einmotorigen Sportflugzeugs des Typs G 115. Die Bekl. zu 1 und 5 sowie der frühere Bekl. zu 6 und der Geschädigte waren bzw. sind Vereinsmitglieder des Bekl. zu 2. Der Bekl. zu 1 ist zugleich dessen technischer Leiter.

Am 19. 8. 1997 unternahm der Geschädigte B. mit dem vorgenannten Flugzeug einen Übungsflug. Beim Start kam es zu Schwierigkeiten. B. stürzte mit dem Flugzeug auf einem seitlich links der Start- und Landebahn des Flugplatzes gelegenen Baum-schulgelände ab. Infolge des Absturzes ist B., der als Gärtnermeister selbstständig tätig war, querschnittsgelähmt und erwerbsunfähig.

Vor dem Unfall, am 6. 8. 1997, hatte der Bekl. zu 5 das Flugzeug genutzt. Beim Start betätigte er den Hauptschalter für die Zusatzkraftstoffpumpe, vernahm aber nicht das sonst hörbare Klicken der Zusatzkraftstoffpumpe. Bei einem erneuten Versuch vernahm er das Anschaltgeräusch. Das Manometer zeigte einen normalen Benzindruck an. Beim Nachtflugcheck stellte er fest, dass bei einem erneuten Anschalten des Hauptschalters kein Druck auf die elektrische Zusatzpumpe vorhanden war. Hiervon informierte er den Bekl. zu 1 als technischen Leiter der Bekl. zu 2 und legte einen Zettel in das

Bordbuch, auf dem er "6. 8. 1997 elektrische Tr. Benzinpumpe funktioniert nicht an der KS" schrieb, wobei mit KS das Flugzeug der Bekl. zu 2 gemeint war.

Am 18. 8. 1997 beauftragte der Bekl. zu 1 die Bekl. zu 4, die Zusatzpumpe auszutauschen oder zu reparieren und u. a. die so genannte Hundertstundenkontrolle des Flugzeugs durchzuführen. Der frühere Bekl. zu 6 sollte das Flugzeug am selben Tag zur Durchführung dieser Arbeiten zur Luftwacht nach D. überführen. Beim Start setzte der Motor des Flugzeugs auf der Rollbahn des Flugplatzes aus und war von dem früheren Bekl. zu 6 nicht mehr zu starten, wobei streitig ist, ob dieses Aussetzen des Motors auf einen nicht aufgedrehten Brand-(Benzin-)hahn zurückzuführen ist.

Auf Anweisung des Bekl. zu 1 zog der Bekl. zu 6 den Bekl. zu 3 hinzu, der bei der Bekl. zu 4 als Prüfer für Luftfahrgeräte beschäftigt ist. Dieser ließ den Motor des Flugzeugs nach Hineinblasen in die Tankbelüftung an und wollte nun selbst das Flugzeug um 19.00 Uhr nach D. überführen. Nach dem Start fiel jedoch die Drehzahl des

Motors im Steigflug ab. Darum drückte der Bekl. zu 3 die Nase des Flugzeugs herunter, um in den Geradeausflug zu gehen. Der Motor lief dann wieder ruhig. Der Bekl. zu 3 landete das Flugzeug wieder und entschloss sich, es nicht zu überführen, sondern die Zusatzpumpe vor Ort am 20. 8. 1997 einzubauen. Er stellte das Flugzeug im Hangar ab, legte das Bordbuch mit den Worten "ich leg das hier oben drauf, damit kein Weiterer damit fliegt" auf die Motor-

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

haube und übergab den Schlüssel für das Flugzeug dem Vereinsmitglied F. Dieser befand sich mit drei weiteren Vereinsmitgliedern vor Ort und hatte das Manöver des Bekl. zu 3 beobachtet. Das Vereinsmitglied F. legte den Schlüssel in den Tower, wo ihn am 19. 8. 1997 der Geschädigte vorfand. Dieser sah das auf der Motorhaube liegende Bordbuch ein, in dem sich keine Eintragung über die vorgenannten Störungen vom 6. und 18. 8. 1997 befanden.

Das LG hat der Klage gegen die Bekl. zu 3 und 4 stattgegeben und sie im Übrigen abgewiesen.

Aus den Gründen:

Die Berufungen der Kl. sowie der Bekl. zu 3 und 4 hatten keinen Erfolg.

Zu Recht und mit zutreffender Begründung hat die Einzelrichterin eine Haftung der Bekl. zu 3 und 4 angenommen. Hinsichtlich des Bekl. zu 3 steht ein schuldhafter Verstoß gegen seine Anzeigepflicht gem. § 28 der Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte vom 4. 3. 1970 (LuftBO) sowie gegen die Dokumentationspflicht im Bordbuch gem. § 30 Abs. 4 S. 1, Abs. 3 Nr. 3 e LuftBO fest.

Dem Bekl. zu 3, dem über seinen Arbeitgeber, die Bekl. zu 4, von dem Bekl. zu 2 der Auftrag erteilt worden war, die elektrische Kraftstoffpumpe zu reparieren, hatte, nachdem er die erheblichen Schwierigkeiten mit dem streitigen Luftfahrzeug erlebt hatte, die Verpflichtung, die technische Störung bzw. das besondere Vorkommnis (§ 30 Abs. 3 Nr. 3 e LuftBO) in das Bordbuch einzutragen und hierüber den Halter unverzüglich zu informieren (§ 28 LuftBO). Beides ist nicht geschehen.

Soweit sich der Bekl. zu 3 (und auch die Bekl. zu 4) nunmehr darauf beruft, dass sich im Rahmen der Beweisaufnahme herausgestellt habe, dass Ursache für den Leistungsabfall jedenfalls nicht die defekte elektrische Zusatzpumpe, die habe repariert werden sollen, gewesen sei, kommt dem rechtliche Relevanz nicht zu. Abgesehen davon, dass gerade der Bekl. zu 3 bzw. die hinter ihm stehende Firma, die Bekl. zu 4, damit befasst war, eine Reparatur vorzu-

nehmen bzw. die so genannte Hundertstundenkontrolle des Flugzeugs durchzuführen und wohl auch – was aber in diesem Zusammenhang nicht entscheidend ist – angenommen werden kann, dass im Rahmen eines anschließenden Testflugs geprüft worden wäre, ob die Kraftstoffversorgung in Ordnung ist, war das Verhalten des Bekl. zu 3 jedenfalls adäquat ursächlich dafür, dass der Geschädigte, der von all diesen Vorgängen, welche der Bekl. zu 3 erlebt hatte, nichts wusste, die festgestellten Schwierigkeiten mit dem Flugzeug gehabt hat.

Das Verhalten des Bekl. zu 3 auf dem Flugplatz sowie dem Gelände des Bekl. zu 2 zeigt gerade, dass er selbst von einer Flugtauglichkeit des Luftfahrzeugs nicht mehr ausging und vermieden werden musste, das Flugzeug weiter zu nutzen. Andernfalls wäre es auch nicht verständlich, weshalb er das Bordbuch auf dem Flugzeug ablegte mit dem Bemerkten, dass mit diesem Luftfahrzeug kein weiterer Pilot fliegen sollte. Es ist daher unzweifelhaft anzunehmen, dass eine von dem Bekl. zu 3 dokumentierte Störung bzw. das von diesem erlebte besondere Vorkommnis den Geschädigten davon abgehalten hätte, überhaupt mit der Maschine zu fliegen.

Entgegen der Auffassung der Bekl. zu 3 und 4 hat die Einzelrichterin zutreffend die Bestimmungen der §§ 28 und 30 LuftBO als Schutzgesetz i. S. d. § 823 Abs. 2 BGB angesehen. Die fraglichen Vorschriften haben den Sinn, die Überprüfung des ordnungsgemäßen Betriebs des Luftfahrzeugs durch die Behörden zu gewährleisten und außerdem, was in diesem Zusammenhang besonders bedeutend ist, nachfolgende Luftfahrzeugführer anhand der Eintragungen im Bordbuch über den technischen Zustand des Luftfahrzeugs zu informieren. Insoweit hat der Sachverständige auch darauf hingewiesen, dass der folgende Flugzeugführer in seiner Entscheidung, ob ein Luftfahrzeug lufttüchtig ist oder nicht, abhängig ist von dem ordnungsgemäßen Eintrag seines Vorgängers hinsichtlich der dokumentierten Instandhaltungsmaßnahmen. Ein Luftfahrzeug, so der Sachverständige

weiter, das nach der letzten planbaren Instandsetzungsmaßnahme in Spalte e keine Eintragungen habe, sei so bis zum letzten Eintrag im Bordbuch als störungs- und mängelfrei anzunehmen. Das Bordbuch, das bei jedem Flug im Luftfahrzeug mitzuführen sei, sei damit die einzige für die Luftfahrzeugführer verbindliche und aktuelle Betriebsauszeichnung des Halters hinsichtlich der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs. Entgegen der Auffassung der Bekl. zu 3 und 4 vermag der Senat auch nicht davon auszugehen, dass die Vorschriften der LuftBO lediglich eine Dokumentationspflicht des Halters, nicht aber des Piloten regelten. Der Wortlaut des § 30 Abs. 4 LuftBO ist insoweit eindeutig. Dem Umstand, dass § 28 LuftBO den Begriff "unverzüglich" verwendet, wo-hingegen § 30 Abs. 4 S. 2 LuftBO von "alsbald" spricht, misst der Senat in diesem Zusammenhang keine Bedeutung bei. Jedenfalls kann aus den unterschiedlichen Begriffen nicht gefolgert werden, dass eine Verletzung gegen die Vorschrift des § 30 Abs. 3 Nr. 3 e, Abs. 4 LuftBO keine Verletzung eines Schutzgesetzes darstellt.

Entgegen der Auffassung der Bekl. zu 3 und 4 hat der Bekl. zu 3 das Luftfahrzeug, nachdem er die erheblichen Schwierigkeiten beim Fliegen festgestellt hatte, am 18. 8. 1997 nicht wieder "ordnungsgemäß" an den Halter, den Bekl. zu 2, herausgegeben. Zwar steht fest, dass der Bekl. zu 3 mithilfe von Vereinsmitgliedern das Flugzeug zu dem dem Bekl. zu 3 unbekanntem Hallenplatz verbracht und der Bekl. zu 3 darüber hinaus dem Vereinsmitglied F. die Schlüssel für das streitige Luftfahrzeug ausgehändigt hat. Damit hatte er aber seiner Pflicht nicht genügt. Abgesehen davon, dass die vorgenannten Vereinsmitglieder nicht im Vorstand des Bekl. zu 2 waren und er damit nicht den zuständigen Personen des Bekl. zu 2 sowie dem Bekl. zu 1 die festgestellte Störung mitgeteilt hat, war der Reparaturauftrag des Bekl. zu 3 zu dem Zeitpunkt noch nicht erledigt. Er hätte daher nach Auffassung des Senats auch selbst dafür Sorge tragen müssen, dass eine entsprechende Eintragung im Bordbuch vor-

genommen bzw. das Flugzeug nicht weiter genutzt wird.

An der Verantwortlichkeit des Bekl. zu 3 für den Unfall des Geschädigten B. ändert sich auch nicht dadurch etwas, dass das streitige Flugzeug möglicherweise schon am 11. 3. 1997 oder sogar vorher luftuntüchtig war. Es kommt daher nicht darauf an, ob am 11. 3. 1997 Luftuntüchtigkeit aufgrund der Überschreitung der Betriebszeiten der Brems- und Kraftstoffschläuche vorgelegen hat. Denn jedenfalls wäre dadurch die Kausalitätskette nicht unterbrochen worden. Aufgrund des Flugs vom 18. 8. 1997 ist auch sehr wohl eine andere und damit neue Gefahrenlage geschaffen worden, auf welche hätte hingewiesen werden müssen.

Das Verhalten des Bekl. zu 3 hat sich die Bekl. zu 4 zurechnen zu lassen. Eine Haftung der Bekl. zu 4 erfolgt zunächst gem. § 831 BGB. Denn der Bekl. zu 3 war Verrichtungshelfer der Bekl. zu 4. Diese hat den Entlastungsbeweis nicht angetreten. Darüber hinaus schuldet die Bekl. zu 4 den Schadensersatz auch gem. § 328 BGB analog. Denn der zwischen ihr und dem Bekl. zu 2 geschlossene Reparaturauftrag hatte auch schutzwürdige Belange der Vereinsmitglieder des Bekl. zu 2 und damit auch des später geschädigten B. zu berücksichtigen, wobei sich die Bekl. zu 4 des Bekl. zu 3 als Erfüllungsgehilfen bedient hat (§ 278 BGB). ...

Der BGH hat die Beschwerde der Beklagten gegen die Nichtzulassung der Revision durch Beschluss vom 13. 7. 2004 (VI ZR 21/03 und VI ZR 22/03) zurückgewiesen.