

## **1. Der das Luftfahrzeug für den Ausbildungsflug charternde Fluglehrer ist Dritter i. S. d. § 67 Abs. 1 VVG.**

## **2. Zu den Pflichten eines Fluglehrers bei den Flugvorbereitungen zu einem Ausbildungsflug. Hier: Kontrolle des Treibstoffs**

Angewandte Normen: § 67 Abs. 1 VVG

Gericht: OLG München, Urteil vom 23.1.1997,  
6 U 4241/95

Veröffentlicht in: VersR 1997 S. 1270

---

### **Zum Sachverhalt:**

Die Parteien stritten, ob der Bekl. als Fluglehrer grob fahrlässig gehandelt hat, weil ihm während eines Lehrflugs der Treibstoff ausging, und die Kl. von ihm Regreß für die Sachschäden verlangen kann, die bei der folgenden Notlandung verursacht worden sind.

Im Dezember 1991 hatte der Fliegerverein A. mit einer Versicherungsgesellschaft eine Luftfahrzeug-Vielschutzversicherung abgeschlossen für sein Luftfahrzeug vom Typ Cessna F 172 N. Als Verwendungszweck für das Flugzeug wurde festgehalten: private, Geschäfts- und Reiseflüge, Vercharterung hierzu und Anfängerschulung. Es handelte sich um eine Kaskoversicherung mit Vollkaskoschutz. Zum Gegenstand des Vertrags wurden die AKB-Lu. Infolge einer vom BAV genehmigten Bestandsübertragung ging das Versicherungsverhältnis mit allen Rechten und Pflichten rückwirkend zum 1.1.1993 auf die Kl. über.

Das somit bei der Kl. versicherte Luftfahrzeug kam am 1.4.1994 wie folgt zu Schaden: Der Bekl. unternahm in den Abendstunden als Fluglehrer gemeinsam mit der Zeugin P. einen Ausbildungsflug, für den er überschlägig eine Flugdauer von einer Stunde angesetzt hatte und der als Überlandeinweisung auch in die weitere Umgebung des Startflugplatzes führen sollte. Vor Flugbeginn nahm der Bekl. Einsicht in das Bordbuch des Luftfahrzeugs, für dessen

vorangegangenen Flug eine Dauer von zwei Stunden 19 Minuten eingetragen war. Er vergewisserte sich über die vorhandene Treibstoffmenge ferner durch Blick auf die Tankanzeigen der beiden Tanks, die zusammenschaltet waren (d. h. für gleichzeitigen gemeinsamen Verbrauch aus beiden Tanks). Die Tankanzeige wies den linken Tank als halbvoll und den rechten Tank als voll aus. Zusätzlich nahm der Bekl. die in den Oberseiten der Tragflächen des Flugzeugs liegenden Tankdeckel ab und vergewisserte sich durch Blick in die Tanks über die sichtbare Treibstoffmenge. Sie kam ihm ausreichend vor.

Nach einer Flugzeit von ca. einer Stunde blieb jedoch wegen Treibstoffmangels der Motor des Flugzeugs stehen. Der Bekl. mußte auf einem Wiesengelände notlanden. Dabei stieß das Flugzeug gegen einen Erdwall und wurde beschädigt.

Aufgrund der Beschädigung zahlte die Kl. aus der Kaskoversicherung an ihren VN, den Verein A., am 21. und 29. 6. 1994 als Schadensersatz 44 292,46 DM. Diesen Betrag zuzüglich Zinsen verlangte die Kl. im Wege des Regresses vom Bekl.

Das LG hat der Klage dem Grunde nach stattgegeben. Die Berufung des Bekl. gegen das Grundurteil hatte keinen Erfolg.

### **Aus den Gründen:**

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

I. Der Bekl. ist Dritter i. S. v. § 67 VVG, gegen den der Verein A. als VN und Eigentümer des beschädigten Flugzeugs einen (übergegangenen) Schadensersatzanspruch hat.

1. Während das OLG Koblenz (VersR 85, 879) die Mitglieder des rechtsfähigen Vereins (e. V.), der Eigentümer eines beschädigten Flugzeugs war, den Gesellschaftern einer OHG gleichgestellt und nicht als Dritte eingestuft hat, hat der BGH in seiner Revisionsentscheidung hierzu (VersR 85, 983) ausdrücklich festgestellt, die Mitglieder des Fliegerclubs seien nicht Mitversicherte beim Kaskovertrag und damit Dritte i. S. v. § 67 Abs. 1 VVG.

Vorliegend ist der Bekl. sogar nur freier Mitarbeiter der Fliegerschule X., die vom Eigentümer das Flugzeug lediglich charterte, und damit nicht einmal Mitglied des eingetragenen Vereins, sondern außenstehender Dritter.

2. Soweit sich der Bekl. darauf beruft, auch das Sachersatzinteresse des Gebrauchsbezugten, der er sei, sei mitversichert und er sei infolge Prämienzahlung nicht Dritter, ist auch dieser Einwand unbehelflich:

a) X. zahlt eine Chartergebühr, keine Versicherungsprämien. Aus der Höhe der Gebühr lassen sich keine Rückschlüsse ziehen und keine Abspaltungen vornehmen. Insofern ist die Zahlung einer konkreten Versicherungsgebühr nicht feststellbar.

Daß die VN infolge des bekannten und in den Versicherungsvertrag aufgenommenen Schulungsrisikos das höchste versicherbare Risiko gegen entsprechende Prämien versicherte, besagt für den fraglichen Problemkreis nichts: Für den Versicherer stellt es auch ohne grobe Fahrlässigkeit des Gebrauchsbezugten ein erhebliches Risiko dar, wenn ein unbestimmter Personenkreis und zudem Schüler mit verstärkter Neigung, Fehler zu machen, mit dem Flugzeug unterwegs sind. Es gilt also auch insoweit die Rechtsprechung des BGH, daß hier das fremde Sachersatzinteresse nicht mitversi-

chert ist (Prölss/Martin, VVG 25. Aufl. § 67 Anm. 3).

Wie der BGH (BGHZ 30, 40 [42 L]) darlegt, ist das Interesse des Eigentümers an dem Sachwert des Flugzeugs versichert, und zwar auch dann, wenn der Gebrauchsbezugte dieses beschädigt. Daraus folgt jedoch nicht, daß auch dessen Sachersatzinteresse mitversichert ist. Ergänzend wird auf die Ausführungen des BGH (BGHZ 30, 40 [43]) verwiesen. Sinn der Kaskoversicherung ist es nicht, dem Versicherer den Regreßanspruch gegen den berechtigten Flugzeugführer auszuschließen, der einen Schaden verursacht.

II. Der Bekl. hat grob fahrlässig gehandelt. Dies ergibt sich aus folgendem:

1. Aufgrund des Berichts des Luftfahrtbundesamts steht fest, daß das Flugzeug vor dem Start des Bekl. seit der letzten Betankung 3 Stunden und 54 Minuten geflogen worden war mit elf Starts und Landungen und damit aufgrund der Tankgröße allenfalls überhaupt maximal noch eine Stunde fliegen konnte. Länger dauerte der Flug des Bekl. auch nicht. Es ist damit objektiv ausgeschlossen, daß während des Flugs unbemerkt Benzin verlorenging, und es ist auch objektiv ausgeschlossen, daß beim Start das Benzin bis zur Tankmitte reichte.

Der Bekl. hat nicht geltend gemacht, daß die Feststellungen des Luftfahrtbundesamts falsch seien. Sie stehen auch nicht im Widerspruch zum Bordbuch. Dort ist das Betanken nämlich gar nicht eingetragen. Soweit das LG nur eine Flugzeit von 3 Stunden und 37 Minuten bis zum Start des Bekl. errechnet mit neun Landungen und Starts, liegt offenbar ein Irrtum vor, weil das LG nicht die beiden Flüge am 28.3.1994 miteinbezogen hat von 32 und 35 Minuten Dauer, vor denen laut Bundesamt offenbar vollgetankt worden war. Damit errechnet sich die vom Luftfahrtbundesamt festgestellte Zeit von 3 Stunden und 54 Minuten.

2. Was die subjektive Seite und den Grad des Verschuldens des Bekl. anbelangt, so

liegt grobe Fahrlässigkeit aufgrund folgender Umstände vor:

a) Der Bekl. hat laut eigenen Angaben und Aussage der Zeugin eine Sichtkontrolle mit dem Zeigefinger als "Meßstab" gemacht. Dies ist, wie der Sachverständige ausführte und wie der in der Sitzung vor dem Senat gezeigte Tank offenbarte, nicht sachgerecht. Der Bekl. kann dabei keine Berührung mit Treibstoff gespürt haben. Nur ein (längerer) Meßstab ist ein ausreichendes Hilfsmittel bei der "Sichtkontrolle", dabei aber auch entsprechend den Ausführungen des Sachverständigen unverzichtbar.

b) Der reine Blick in den Tank ohne Meßstab ist laut Sachverständigen ungenügend, da man den Füllstand nicht erkennen kann, sondern allenfalls einen Lichtreflex auf der Treibstoffoberfläche. Der Augenschein im Termin hat nichts Gegenteiliges ergeben.

c) Die Behauptung des Bekl., er habe den Füllstand oberhalb des Falzes respektive der Schweißnaht in der Tankmitte gesehen und könne dies nur damit erklären, daß die Maschine unmerklich gekippt gestanden haben müsse mit der Folge, daß der Treibstoff auf der niedrigeren Tankseite zusammengelaufen sei, ist zur Überzeugung des Senats frei erfunden: Die Standbasis des Flugzeugs (Abstand Bug- und Seitenräder in Richtung Längsachse) beträgt laut Bekl. ca. 2 m. Um die Treibstoffmenge für eine Stunde Flug, also ca. 35 l und somit rd. 17 l pro Tank (möglicher Tankinhalt angesichts dessen Größe insgesamt 81,4 l), zuzüglich Restmenge an Treibstoff so zusammenlaufen zu lassen, daß die Tankmitte überschritten und der Eindruck erweckt wird, der Tank sei gut halb voll, ist eine Schrägstellung des Flugzeugs erforderlich, die geradezu bedrohlich erscheinen muß.

d) Der Blick in das Bordbuch bringt nichts, weil nicht eingetragen worden ist, wann die Maschine letztmals betankt wurde, schon gar nicht, ob voll oder nur zum Teil. Das Luftfahrtbundesamt hat den letzten Tankvorgang offenbar anderweitig ermittelt. Die voreingetragene Flugdauer ist also nicht

aussagekräftig für den vom Bekl. vorgefundenen Tankinhalt. Die beiden Tankuhren sind unstreitig unzuverlässig und zur Kontrolle nicht geeignet, wie schon die Anzeige beim Start zeigte trotz offenen Verbindungshahns, nämlich auf der einen Seite halbvoll und auf der anderen Seite voll.

e) Was die Verteidigung anbelangt, der Bekl. sei doch kein Selbstmörder, so befindet sich der Bekl. damit im Kreis der unzähligen Personen, die bei Nebel oder Straßenglätte mit Geschwindigkeiten von 140 km/h und mehr und Abständen zum vorderen Fahrzeug von nur wenigen Metern in ihren Fahrzeugen über die Straßen "fliegen". So sie überleben, fühlen sie sich auch nicht als Selbstmörder und werten ihr Verhalten ebenfalls gegenüber Außenstehenden nicht als grob fahrlässig. Entscheidend für die Einordnung eines Verhaltens in eine der Fahrlässigkeitsklassen ist ein objektiver Maßstab und nicht die geäußerte eigene Wertung. Danach hat das LG bereits zutreffend ausgeführt, selbst fachkundig und in Übereinstimmung mit den Ausführungen des vom Senat hinzugezogenen Sachverständigen, daß es angesichts der bekannten Ungenauigkeit der Meßgeräte grob fahrlässig ist, ohne vollzutanken derart oberflächlich die Treibstoffmenge zu "prüfen".