

Ein Luftsportverein kann auch gegenüber seinen Mitgliedern als Luftfrachtführer haften.

Angewandte Normen: § 44 LuftVG

Gericht: BGH, Urt. v. 05.07.1983, Az: VI ZR 289/81

Veröffentlicht in: BGHZ 88, 70-78

Zum Sachverhalt:

Am 4. September 1977 unternahm der bei der Klägerin krankenversicherte Rechtsanwalt L. in dem Motorsegler des beklagten Luftsportvereins, dem L. als passives Mitglied angehörte, vom Flugplatz G-A aus einen Rundflug, um den Golfplatz von I zu besichtigen. Das Flugzeug wurde von M., damals Geschäftsführer im Vorstand des Beklagten, geflogen, da L. selbst keinen Pilotenschein besaß. Unmittelbar nach dem Start trat bei dem Motorsegler wegen einer lockeren Zündkerze eine Triebwerksstörung auf. M. wollte deshalb wieder landen und flog eine Umkehrkurve. Dabei geriet der Motorsegler in einen sogenannten überzogenen Flugzustand und stürzte ab. M. wurde getötet, L. schwer verletzt.

Die Klägerin nimmt den Beklagten neben der Witwe und Alleinerbin des getöteten M. aus übergegangenem Recht (§ 1542 RVO) auf Erstattung der Heilbehandlungskosten für L. in Anspruch. Das Landgericht hat den Beklagten bis auf eine geringfügige Zuvielforderung antragsgemäß verurteilt. Das Berufungsgericht hat die Berufung des Beklagten durch Teilurteil zurückgewiesen. Mit der zugelassenen Revision verfolgt der Beklagte seinen Klageabweisungsantrag weiter.

Aus den Gründen:

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts hat der beklagte Verein der Klägerin für den Flugzeugunfall nach Maßgabe der §§ 44 ff LVG als Luftfrachtführer einzustehen. Das Berufungsgericht erwägt dazu: Die Bezie-

hungen zwischen dem Beklagten und Rechtsanwalt L., die dem Unglücksflug zugrunde gelegen hätten, seien als Luftbeförderungsvertrag einzuordnen. Der Flug sei für beide keine rechtlich unverbindliche Gefälligkeit gewesen. Es könne offen bleiben, ob L. sich wegen des Flugs zunächst ausdrücklich an den Vorstandsvorsitzenden N. gewendet und welche Bitte er ihm genau vorgetragen habe, insbesondere auf wessen Initiative das Vereinsmitglied M. als Pilot gewonnen worden sei. Jedenfalls habe der Beklagte Rechtsanwalt L. die Benutzung seines Flugzeugs nicht aus gesellschaftlicher Konvention, sondern kraft dessen Stellung als passives Vereinsmitglied im Interesse des Vereinszwecks erlaubt. Zudem sei der Flug nicht unentgeltlich gewesen, da nach den Vereinsrichtlinien ein Beitrag zu den Betriebskosten des Flugzeugs zu leisten gewesen sei, für den nach dem Willen der Beteiligten letztlich L. habe aufkommen müssen. Dem wirklichen Willen der Beteiligten habe es entsprochen, daß der Beklagte die Beförderung im eigenen Namen durchführen sollte. Eine Vercharterung des

Flugzeugs an Rechtsanwalt L. scheide aus, da L. keine Befugnis zu Dispositionen in zeitlicher und räumlicher Hinsicht eingeräumt gewesen sei. Der Pilot M. komme als

Luftfrachtführer nicht in Betracht; er habe Rechtsanwalt L. für Rechnung des Vereins befördert, der allein ein wirtschaftliches Interesse an der Durchführung des Fluges gehabt habe. Die Haftung nach §§ 44 ff LVG werde nicht durch die Vereinszugehörigkeit von Rechtsanwalt L. verdrängt; auch für einen Luftsportverein gegenüber seinen Mitgliedern erscheine die Haftungsregelung nicht als unangemessen. Für einen Haftungsverzicht fehle es an Anhaltspunkten.

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

Eine Entlastung von der Haftung nach § 45 LVG sei dem Beklagten nicht gelungen. Ihr stehe schon die Triebwerkstörung aufgrund der gelockerten Zündkerze entgegen. Der Beklagte habe nicht dartun können, daß dieser Motordefekt nicht vor dem Start habe entdeckt werden können.

II.

Im Ergebnis bleibt die Revision ohne Erfolg.

1. Zutreffend geht das Berufungsgericht mit den Parteien davon aus, daß der beklagte Verein nach den §§ 44 ff LVG für die Verletzungen von Rechtsanwalt L. nicht schon deshalb haftet, weil er Eigentümer und Halter des verunglückten Flugzeugs gewesen ist. Die ursprünglich zugunsten aller Betroffener - Flugzeuginsassen wie nicht am Flug beteiligter Personen - geschaffene Haftung des Flugzeughalters (§ 19 LVG a.F.) besteht seit dem Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 26. Januar 1943 - RGBI I 69 - nur noch für Personen, die an dem Unglücksflug nicht teilgenommen haben (§§ 33 ff LVG; st.Rspr. seit Senatsbeschluß vom 8. Mai 1962 - VI ZA 6/62 = LM LuftVG Nr. 2). Für Schädigungen der Fluggäste ist die frühere Halterhaftung abgelöst durch eine eigenständige Haftung des Luftfrachtführers als desjenigen, der sich im eigenen Namen zur Beförderung des Fluggastes vertraglich verpflichtet hat. Demgemäß entspricht es auch festen Rechtsprechungsgrundsätzen, daß diese Haftung, die das Luftverkehrsgesetz selbst als "Haftung aus dem Beförderungsvertrag" bezeichnet, den beklagten Verein nur trifft, wenn er in diesem Sinn die Beförderung von Rechtsanwalt L. vertraglich übernommen hatte.

2. Daß auch ein Luftsportverein Luftfrachtführer i.S. der §§ 44 ff LVG sein kann, wenn er - etwa bei einer Luftveranstaltung - einem Nichtmitglied das Mitfliegen als Fluggast gestattet, sofern es sich nicht nur um eine bloße Gefälligkeit handelt, die die Beziehungen in das rechtlich Unverbindliche verweist, bedarf hier keiner näheren

Begründung (vgl. Senatsurteil vom 14. November 1967 - VI ZR 216/65 = VersR 1968, 94).

Andererseits kommt ein Verein, dessen Vereinszweck, wie hier, die Förderung des Luftsports ist, für Flüge von Vereinsmitgliedern in Ausübung des Flugsports als Luftfrachtführer im Sinne der genannten Vorschriften grundsätzlich auch dann nicht in Betracht, wenn das Mitglied das Flugzeug nicht selbst steuert, sondern sich von einem Vereinskameraden zu diesem Zweck mitnehmen läßt. Dem würde - abgesehen von weiteren, unter II 3 a erörterten Bedenken - schon entgegenstehen, **daß die flugsportliche Betätigung, zu der sich die Mitglieder in ihrem Verein verbunden haben, für diese Flüge ganz im Vordergrund steht, während die Beförderung nur als ein zwar notwendiger, aber unselbständiger Faktor für diesen Bestimmungsgrund gelten kann.** Deshalb wären die diesen Flügen zugrundeliegenden Rechtsbeziehungen durch die Pflichten- und Risikoordnung eines Beförderungsverhältnisses in aller Regel nicht zureichend ausgewiesen (vgl. auch Senatsurteil vom 25. Mai 1971 - VI ZR 248/69 = VersR 1971, 863 für Flüge von Gesellschaftern einer bürgerlichrechtlichen Gesellschaft in Erfüllung des Gesellschaftszwecks). Aus entsprechenden Erwägungen hat der Gesetzgeber das Befördern von Flugschülern im Rahmen ihrer Ausbildung zu Luftfahrern als von vornherein durch die Luftfrachtführerhaftung nicht erfaßt angesehen; darauf beruht es, daß er es zur Klarstellung für notwendig gehalten hat, bei der Abgrenzung der Halterhaftung der §§ 33 ff LVG neben den Beförderungsverträgen (§ 33 Abs. 1 Satz 2) auch diese Beziehungen besonders zu erwähnen (§ 33 Abs. 1 Satz 3 LVG; vgl. die Amtl. Begründung zu Art. 4 des der Vorschrift zugrunde liegenden Gesetzes über die Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts BT Drucks. 2/1265 S. 13, sowie die zuvor geltende Regelung in §§ 19 Abs. 1 Satz 2, 29 m LVG a.F.; Bodenschatz ZVersWesen 1960, 217, 220 N. 12; Hof-

mann LuftVG § 33 Rdnr. 23). Auch das macht deutlich: Zwar hat das Gesetz das besondere Haftungsinteresse des Fluggastes, dem - wie eingangs bemerkt - ursprünglich unmodifiziert durch die Halterhaftung entsprochen worden war, auch mit der Umstellung auf die Luftfrachtführerhaftung anerkannt. Viel spricht dafür, daß die neue Regelung davon ausgeht, grundsätzlich stehe dem Insassen ein Luftfrachtführer gegenüber, der für seinen Flug verantwortlich ist und gegenüber dem dieses Haftungsinteresse geltend gemacht werden kann. Das ändert aber nichts daran, daß infolge der Ablösung der Halter- durch die Luftfrachtführerhaftung einzelnen Gruppen von Flugzeuginsassen, weil ihr Flug nicht als "Beförderung" angesehen werden kann, Haftungsansprüche aus dem Luftverkehrsgesetz verschlossen und sie auf die allgemeinen Haftungsregeln verwiesen sind.

Auch im Streitfall ist Grundlage für die "Beförderung" von Rechtsanwalt L. seine Vereinszugehörigkeit gewesen. Das Berufungsgericht hat offen gelassen, ob die Erlaubnis, als passives Mitglied an Flügen flugberechtigter (aktiver) Mitglieder teilzunehmen, generell bestand oder von dem Beklagten von Fall zu Fall gegeben worden ist. Nach den insoweit unangegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts lag die Mitnahme von Rechtsanwalt L. in dem Flugzeug des Beklagten aber jedenfalls im Rahmen seiner mitgliedschaftlichen Rechtsbeziehungen zu dem beklagten Verein; für das Revisionsverfahren ist davon auszugehen, daß zusätzliche Vertragsbeziehungen zwischen den Parteien insoweit nicht begründet worden sind. Das legt es nahe, die Rechtsstellung des Beklagten gegenüber Rechtsanwalt L. derjenigen gleichzusetzen, die der Beklagte für solche Flüge eines Vereinsmitglieds einnimmt, die der Ausübung des Flugsports dienen.

Indes hat Rechtsanwalt L. an dem Rundflug nicht als aktives Mitglied zur luftsportlichen Betätigung, sondern als passives Mitglied zu dem "privaten" Zweck teilgenommen, einen Golfplatz zu besichtigen. Auch der Flug selbst fiel aus dem Rahmen einer

luftsportlichen Betätigung heraus; nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist er auf Wunsch von L. nur zu diesem Zweck unternommen worden. Mithin stand für seinen Flug die Beförderung ganz im Vordergrund. Diese Zweckbestimmung gab der Interessenlage maßgebendes Gepräge; in bezug auf den Bestimmungsgrund des Flugs besteht kein Anlaß, die "Mitnahme" von Rechtsanwalt L. im Flugzeug nicht als Luftbeförderung i.S. der §§ 44 ff LVG anzusehen. Auch die Revision zieht das nicht in Zweifel.

3. Der beklagte Verein wäre deshalb von einer Haftung nach den §§ 44 ff LVG nur freigestellt, wenn die Beförderung von Rechtsanwalt L. keine von ihm geschuldete Leistung gewesen ist, also die Rolle des Luftfrachtführers nicht ihm zufiel, sich seine Beteiligung an dem Flug vielmehr in einer Zurverfügungstellung des Flugzeugs erschöpfte. Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht indes eine solche Beschränkung auf eine bloße Gebrauchsüberlassung ohne Rechtsfehler verneint.

a) Daß der Flug auch für den beklagten Verein nicht in der Sphäre des Rechtsunverbindlichen, sondern im (vereins)rechtlichen Bereich stattgefunden hat, ist vom Berufungsgericht näher dargelegt; auch die Revision stellt das nicht in Frage. Ohne Erfolg macht sie geltend, der Annahme eines Beförderungsverhältnisses stehe schon entgegen, daß hinsichtlich des Flugs Rechte und Pflichten zwischen dem Beklagten und Rechtsanwalt L. nicht in Absehung der Vereinsmitgliedschaft von L. aufgrund einer besonderen Vereinbarung in der "körperschaftsfreien" Sphäre, sondern kraft seiner Vereinszugehörigkeit begründet worden sind. Dem ist entgegenzuhalten, daß ein Beförderungsverhältnis i.S. der §§ 44 ff LVG auch durch Vereinsbeschlüsse in der "körperschaftsgebundenen" Sphäre begründet werden kann. Das gilt jedenfalls dann, wenn der Verein auf diesem Wege seinen Mitgliedern die Beförderung in seinen Flugzeugen zu vereinsfernen "privaten" Zwecken gestattet. Die Haftungsvorschrif-

ten knüpfen an die besonderen Risiken der Luftbeförderung und deren gerechten Verteilung zwischen Luftfrachtführer und Fluggast an. Die dafür maßgebenden Interessensgesichtspunkte sind nicht schon deswegen verschoben, weil die Verpflichtung des Vereins zur Luftbeförderung von Mitgliedern mit deren Vereinszugehörigkeit verbunden ist. Ob die Interessen anders zu gewichten wären, wenn das beförderte Vereinsmitglied vermittlels seiner körperschaftsrechtlichen Verbundenheit selbst als Mitträger der Luftbeförderung in der Weise erscheint, daß ihm insoweit eine Doppelrolle sowohl als Fluggast als auch als Luftfrachtführer zugewiesen ist, kann dahinstehen. Von solcher Doppelstellung des Rechtsanwalts L. kann hier keine Rede sein. Gewährt, wie im Streitfall, ein zur Förderung des Luftsports ins Leben gerufener Verein seinen Mitgliedern die Möglichkeit, sich zu außerhalb des eigentlichen Vereinszwecks liegenden "privaten" Zwecken als Fluggast befördern zu lassen, dann ist für solche Luftbeförderung die Interessen- und Gefahrenlage keine andere, als wenn der Verein mit einem seiner Mitglieder einen Luftbeförderungsvertrag in der "körperschaftsfreien" Sphäre schließt. Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß der Gesetzgeber, der mit der Luftfrachtführerhaftung gerade auch den Rechtszustand im Luftsport regeln wollte (vgl. die Amtl. Begründung zu Art. I des Vierten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 26. Januar 1943 in DJ 1943, 123), Beförderungsverhältnisse, die auf solchen Genuß- oder Wertrechten von Vereinsmitgliedern beruhen, aus der Haftung ausnehmen wollte. Nach dem Schutzzweck der §§ 44 ff LVG greifen diese Vorschriften vielmehr auch in solchen Fällen ein (vgl. auch Wessels ZLR 1963, 148 ff).

b) Entgegen der Auffassung der Revision konnte das Berufungsgericht die Umstände des Streitfalls dahin würdigen, daß der Beklagte sich nicht darauf beschränkt hat, den Motorsegler für den Flug von Rechtsanwalt L. zur Verfügung zu stellen, an der Beför-

derung aber selbst nicht beteiligt gewesen ist.

Freilich hatte der Beklagte, wovon für den Revisionsrechtszug zu seinen Gunsten auszugehen ist, Organisation und Durchführung des Flugs den beteiligten Vereinsmitgliedern überlassen; das spricht zunächst dafür, daß er sich weitgehend auf das Zurverfügungstellen einer Mitflugmöglichkeit auch für außersportliche Zwecke beschränken wollte. Gegen die Annahme, daß er damit die Verantwortlichkeit eines Luftfrachtführers dem Piloten M. zugeschoben hat, spricht aber die Interessenlage, auf die das Berufungsgericht zutreffend abgehoben hat. Solche Mitflugmöglichkeit zu bieten, lag nach den insoweit unangegriffenen Feststellungen im wirtschaftlichen Interesse des auf passive Mitglieder angewiesenen Beklagten, nicht im Interesse des den Flug als Piloten durchführenden aktiven Vereinsmitglieds. Für dessen Entschließung, den Vereinskameraden mitfliegen zu lassen, stand das genannte Vereinsinteresse und der darauf beruhende Vereinsbeschluß im Vordergrund, ungeachtet des Umstandes, daß an seiner Stelle L. die Betriebskosten zu übernehmen hatte. Dem entspricht es, daß der Pilot allein aufgrund seiner Zugehörigkeit zum Verein die Beförderung des Fluggastes für den Verein übernimmt; über ihre körperschaftliche Verbundenheit im Verein hinausgehende Sonderbeziehungen werden zwischen Pilot und Fluggast dadurch regelmäßig nicht geschaffen.

Ebensowenig findet die Auffassung, daß in solchen Fällen der Fluggast etwa nach Art eines Charterers die Beförderung selbst übernimmt, in der Interessenlage eine hinreichende Stütze. Das Interesse des (passiven) Mitglieds, dem die Gestattung des Beklagten Rechnung trug, war nicht auf Überlassung des Flugzeugs, sondern nur auf das Zurverfügungstellen eines Platzes im Flugzeug gerichtet. Die Bestimmung über den Einsatz der Flugzeuge im Einzelfall lag außer bei den Vereinsorganen in erster Linie bei den flugberechtigten (aktiven) Vereinsmitgliedern. Auch ist für den

Regelfall nicht anzunehmen, daß der Fluggast aufgrund der Inanspruchnahme des ihm eingeräumten Mitflugrechts den Piloten in seine Dienste nimmt; die Beziehungen der Vereinsmitglieder zueinander erschöpfen sich vielmehr, wie gesagt, grundsätzlich allein in der gemeinsamen Zugehörigkeit zu dem Verein.

Diesen Gegebenheiten hatte der Beklagte Rechnung zu tragen, wenn er seinen passiven Mitgliedern das Recht zu "Privatflügen" einräumte. Eröffnete er auf diese Weise eine Fluggastbeförderung, dann war er es, in dessen Namen und Verantwortung die Beförderung durchgeführt wurde, auch wenn er die nähere Bestimmung von Zeitpunkt und Ziel der Beförderung seinen Mitgliedern überließ. Es würde dem Sinn und dem Schutzzweck der Haftungsregeln in den §§ 44 ff LVG widersprechen, wenn er als der eigentliche Veranlasser der Beförderung sich dadurch von der Haftung hätte freistellen können, daß er die Organisation und Durchführung der von ihm eingeräumten Mitflugmöglichkeiten der passiven Mitglieder aus der Hand gab.

c) Auch daß Rechtsanwalt L. den Flug erst eigentlich veranlaßt hat, steht der Stellung des Beklagten als Luftfrachtführer nicht entgegen. Revisionsrechtlich ist es insbesondere nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht Rechtsanwalt L. wegen dieser Einflußnahme auf den Einsatz des Flugzeugs nicht als dessen Charterer angesehen hat. Sein Interesse blieb auch unter solchen Umständen in erster Linie auf eine Luftbeförderung, nicht auf eine Verfügung über den Einsatz des Flugzeugs gerichtet, über den seinem Wunsch entsprechend zu befinden er dem Piloten vorbehalten hatte. Auch das Fehlen einer Vereinbarung über eine besondere Vergütung für die Überlassung des Flugzeugs konnte das Berufungsgericht für seine Auffassung zumindest unterstützend ins Feld führen.

Freilich zwingt der Umstand, daß Rechtsanwalt L. nicht über das Flugzeug disponieren konnte, ebensowenig wie seine Heranziehung nur zu den Betriebskosten und

nicht zu einem besonderen Nutzungsentgelt zu dem Schluß, daß der Halter des Flugzeugs über die Gebrauchsüberlassung hinaus zugleich auch die Pflichtenstellung eines Luftfrachtführers für den Flug übernimmt. In diese rückt er vielmehr nur dann ein, wenn er sich auch für die Beförderung verpflichtet. Für solche Verpflichtung des Beklagten spricht hier jedoch die dargelegte Interessenlage. Auf sie hat auch das Berufungsgericht - so ist sein Urteil zu verstehen - für die Ermittlung des "wirklichen Willens" der Parteien letztlich abgehoben. Der von der Revision für ihre gegenteilige Auffassung herangezogene Gesichtspunkt, daß der Beklagte sich auf die Überlassung des Flugzeugs und eine Mithilfe bei der Suche nach einem Piloten beschränkt habe, verliert im übrigen durch den Umstand zusätzlich an Gewicht, daß M., mit dem sich Rechtsanwalt L. schließlich abgesprochen und der den Flug als Pilot durchgeführt hat, zum (engeren) Vorstand des Beklagten gehörte. Dafür, daß er in dieser Eigenschaft den Flug für den Beklagten durchgeführt hat, spricht schon, daß, wie bereits gesagt, solche Mitflüge weniger dem Interesse des Piloten, als vielmehr in erster Linie dem Vereinsinteresse dienen.

4. Daraus ergibt sich, daß der Beklagte für den Flug von Rechtsanwalt L. als Luftfrachtführer verantwortlich gewesen ist und seine Einstandspflicht für den Flugzeugunfall nach den Haftungsregeln der §§ 44 ff LVG beurteilt werden muß. Die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht eine Entlastung des Beklagten nach § 45 LVG verneint hat, sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden; auch die Revision greift sie nicht an.

Da das Berufungsurteil auch im übrigen keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Beklagten erkennen läßt, war seine Revision zurückzuweisen.