

Zur Frage der groben Fahrlässigkeit bei Herbeiführung eines Flugzeugabsturzes auf einem Sichtflug

Angewandte Normen: §§ 46, 48 LuftVG

Gericht: 2. Instanz: OLG München, Urt. v. 11.2.1983, 10 U 2866/82
3. Instanz: BGH, Beschl. v. 20.12.1983, VI ZR 84/83

Veröffentlicht in:

Zum Sachverhalt:

Am 28.8.1977 vereinbarten der Kl. und der Zeuge A. auf dem Flugplatz V. mit dem Bekl. zu 1) – nachdem dieser von einem Wettererkundungsflug zurückgekehrt war – einen Rundflug im Flugzeug des Bekl. zu 2). Um 9.56 Uhr startete der Bekl. zu 1), der seit 1970 im Besitz eines Luftfahrerscheins für einmotorige Luftfahrzeuge bis 2000 kg und Motorsegler war und dessen Flugbuch 916 Flugstunden auswies, mit seinen beiden Passagieren in Richtung S.-See. Kurz danach geriet der Bekl. zu 1) in eine Wolken- und Nebelschicht. Etwa um 10.10 Uhr prallte das Flugzeug in einer Höhe von 900 m gegen einen Berg, wobei der Kl., der Bekl. zu 1) und A. erheblich verletzt wurden.

Mit der Klage begehrte der Kl. Ersatz seines bisher entstandenen und künftig noch entstehenden materiellen und immateriellen Schadens. Er machte geltend, der Bekl. zu 1) habe den Unfall grob fahrlässig verursacht. Er habe es unterlassen, vor dem Flug die Wettervorhersage (GAFOR bzw. AFWA) abzurufen; er habe sich nicht individuell durch den Wetterdienst beraten lassen.

Das LG hat die Ansprüche des Kl. dem Grunde nach bis zu einem Höchstbetrag von 67500 DM als gerechtfertigt erkannt und im übrigen die Klage abgewiesen.

Die Berufung des Kl. blieb erfolglos (a).

Der BGH hat die Annahme der Revision des Kl. mit Beschluß vom 20.12.1983 (VI ZR 84/83) abgelehnt (b).

Aus den Gründen (2. Instanz):

Der Bekl. zu 1) hat als Luftfrachtführer die Verletzungen des von ihm beförderten Kl. verursacht und verschuldet. Gern. § 46 LuftVG haftet er bis zu dem zur Unfallzeit festgelegten Höchstbetrag von 67500 DM. Eine höhere Haftung ist nicht begründet.

Die unbeschränkte Haftung nach § 48 LuftVG bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Schadens tritt im vorliegenden Fall nicht ein ...

G r o b e Fahrlässigkeit kann dem Bekl. zu 1) nicht nachgewiesen werden: Grobe Fahrlässigkeit liegt dann vor, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden ist (vgl. RGZ 141, 131; BGHZ 10, 14 [16]), d. h., wenn schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und das nicht beachtet wird, was im gegebenen

Fall jedem einleuchten müßte (RGZ 163,106; BGH NJW 80, 886 [888]), wobei auch subjektive, in der Individualität des Handelnden begründete Umstände zu berücksichtigen sind (BGHZ 10, 14 [17]; vgl. auch

S c h w e n k, Handbuch des Luftverkehrsrechts S. 478, 479).

Der Bekl. zu 1) durfte grundsätzlich diesen Flug unternehmen, da die Sichtflugwetterbedingungen für den unkontrollierten Luftraum gegeben waren: Die offizielle Wetterauskunft im fraglichen Raum zur fraglichen Zeit war "offen – schwierig – kritisch". Dies entspricht dem, was der Bekl. zu 1) bei seinem Erkundungsflug vorher selbst

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

ebenfalls festgestellt hatte. Die Nichteinholung der Wetterberatung war unter diesen Umständen für den Unfall nicht kausal. Daß sich der Bekl. auf seine eigenen Feststellungen verlassen hat, begründet ebensowenig eine Fahrlässigkeit, geschweige denn eine grobe Fahrlässigkeit, wie die Tatsache, daß möglicherweise ein besonders vorsichtiger oder ängstlicher Pilot an diesem Tag nicht oder nicht mit Passagieren geflogen wäre ...

Der Absturz des Flugzeugs lag, wie bereits das LG ausgeführt hat, daran, daß der Bekl. zu 1) entgegen den Sichtflugregeln in eine Wolke geflogen ist, deren Ausmaß er unrichtig beurteilte, und daß er sich bei der dann beabsichtigten 180°-Kurve, die ihn aus der Wolke herausführen sollte, auf den unrichtig eingestellten Kreiselkompaß verließ. Auch der Senat folgt den klaren und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen, der ihm als besonders sorgfältig und erfahren bekannt ist. Der Bekl. zu 1) hat die gebotene Sorgfalt außer acht gelassen, zwei Fehler gemacht und dadurch den Absturz des Flugzeugs sowie die Verletzung des Kl. verschuldet. Dies ist zwar ein fahrlässiges Verhalten, aber weder einer der Fehler noch die Häufung der beiden Fehler zu verschiedenen Zeiten ist derart schwerwiegend, daß eine grobe Fahrlässigkeit angenommen werden könnte.

Der Bekl. zu 1) bestreitet, die Einstellung des Kreiselkompasses vor dem Flug mit dem Kl. nicht überprüft zu haben. Hierauf kann es aber nicht entscheidend ankommen, weil Flugzeuge, die zu Flügen nach Sichtflugregeln eingesetzt werden, nur mit einem Magnetkompaß, nicht aber mit einem Kreiselkompaß ausgerüstet sein müssen. Schon aus diesem Grund war der Bekl. zu 1) nicht verpflichtet, etwa während des Flugs die Einstellung des Kreiselkompasses zu kontrollieren und einzustellen, zumal er ja den Magnetkompaß hatte und genau wußte, wo er sich befand. Als der Bekl. zu 1) dann, um aus dem Nebel zu kommen, richtigerweise umkehren wollte, verließ er sich auf den zuverlässigeren Kreiselkompaß (ein Magnetkompaß ist naturgemäß mit Drehfehlern

und insbesondere Beschleunigungsfehlern behaftet), ohne dabei die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, daß dieser nicht richtig eingestellt sein könnte. Dies ist zwar eine Unaufmerksamkeit, die letzten Endes zum Unfall führte. Diese Unaufmerksamkeit ist aber unter den gegebenen Umständen nicht so schwerwiegend, daß sie als grobe Fahrlässigkeit gewertet werden müßte.

Hierzu hat der Sachverständige anschaulich ausgeführt, in welcher Streßsituation sich der Bekl. zu 1) plötzlich befand und was er alles zu tun hatte, um das Flugzeug unter Kontrolle zu halten. Die getroffene Entscheidung, unter Zuhilfenahme des Kreiselkompasses umzukehren, war die einzig richtige und erfolgversprechende. Dementsprechend hat der Bekl. zu 1) auch am Kreiselkompaß den beabsichtigten Gegenkurs der geflogenen 225°, nämlich 48°, angelegt, ist aber anstelle des beabsichtigten Gegenkurses infolge der ursprünglichen Nichteinstellung einen tatsächlichen Kurs von 140° geflogen. Unter den gegebenen Umständen kann dieser auf Unaufmerksamkeit beruhende Flugfehler noch nicht als grobe Fahrlässigkeit gewertet werden.

Aus den Gründen (3. Instanz):

Zwar bestehen rechtliche Bedenken gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der bekl. Pilot (und nicht der zweitletzte Bekl. Verein) habe den Flug als Luftfrachtführer durchgeführt (vgl. Senatsurteil vom 5.7.1983 – VI ZR 289/81 = VersR 83, 986 = NJW 83, 2445). Der rechtlichen Beurteilung des Berufungsgerichts im übrigen ist aber auch dann zu folgen, wenn der Bekl. als Pilot des Luftfrachtführers anzusehen ist (§§ 46, 48 Abs. 2 S. 2 LuftVG).