

Nachschlagewerk: nein
BGHZ: nein

BGB § 708

Zur Frage, ob die Haftungsbeschränkung des § 708 BGB
auch bei Körperverletzungen eines Fluggastes im Luft-
verkehr gilt.

BGH, Urt.v.25.Mai 1971 - VI ZR 248/69 - OLG München(Augsburg)
LG Augsburg

13

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 248/69

URTEIL

Verkündet am

25. Mai 1971

in dem Rechtsstreit

K r i e g l
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der D [REDACTED] K [REDACTED]-AG,
[REDACTED], H [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Karl-Heinz D [REDACTED],
S [REDACTED], A [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v. [REDACTED] -

Der VI.Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25.Mai 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Pehle und der Bundesrichter Dr.Weber, Prof.Dr.Nüßgens, Dunz und Scheffen für R e c h t erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 4.Zivilsenats des Oberlandesgerichts München mit dem Sitz in Augsburg vom 12.August 1969 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 4. August 1962 stürzte Gerhard B., der bei der Klägerin, einem privaten Krankenversicherungsunternehmen, versichert war, in einem vom Beklagten gesteuerten Flugzeug ab. Für ihn hat die Klägerin Leistungen in Höhe von insgesamt 19.044,24 DM erbracht. Mit ihrer Klage nimmt sie, gestützt auf § 67 VVG, beim Beklagten wegen dieses Betrages Rückgriff.

B., der Beklagte und ein Dritter, die alle drei Mitglieder der Luftsportgemeinschaft H. e.V. waren, hatten das Flugzeug, ein zweisitziges Motorflugzeug vom Typ "Tiger-Moth", Anfang 1962 gemeinsam erworben, um es besonders zum Schleppen von Segelflugzeugen zu verwenden. Sie hatten die Beiträge, welche fremde Schlepp- oder Fluggäste oder sie selbst pro Flugminute



zu zahlen hätten, festgesetzt; aus diesen Einnahmen, über die B[REDACTED] Listen führte, sollten die Selbstkosten des Flugzeugs gedeckt werden.

Am Unfalltage wollten B[REDACTED] und der Beklagte Schleppflüge ausführen. Da ihr Standort, der etwa 300 m hochgelegene Flugplatz H[REDACTED] (östlich R[REDACTED]) keine Schleppfluggenehmigung hatte, flogen sie - der Beklagte als Pilot, B[REDACTED] als Fluggast im Copilotensitz - zum Flugplatz B[REDACTED] (in der Nähe W[REDACTED]), der 700 m hoch liegt und von H[REDACTED] etwa 50 km entfernt ist. Hierzu mußten sie den bis zu 1.000 m Höhe ansteigenden H[REDACTED] überfliegen. Als das Flugzeug nach etwa 16 km Flug über Schweizer Gebiet noch im Steigflug mit einer Höhe von 200 - 300 m war, geriet es ins Trudeln und stürzte ab. B[REDACTED] und der Beklagte wurden erheblich verletzt, die Maschine zerstört.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I.

1. Mit Recht geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Ersatzanspruch der Klägerin nicht auf die Haftungs Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes gestützt werden kann. Die §§ 33 ff LuftVG regeln nur die Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert worden waren. Die §§ 44 ff LuftVG scheiden ebenfalls aus, weil diese, die Rechtsstellung der Fluggäste und ihre Sachen begünstigenden Bestimmungen nur gelten, wenn es sich um die Beförderung eines Fluggastes gehandelt hat, der aufgrund eines Beförderungsvertrages mitgeflogen war. Im vorliegenden Fall bestanden zwar zwischen dem Verunglückten, dem Rechtsvorgänger der Klägerin (§ 67 Abs. 1 VVG), und dem Beklagten vertragliche Beziehungen, doch hatten diese nicht die Pflicht des Beklagten zum Inhalt, den Verunglückten zu befördern. Zutreffend würdigt das Berufungsgericht diese vielmehr dahin, daß es sich um einen Flug in Erfüllung der vom Beklagten als Gesellschafter (§§ 705 ff BGB) übernommenen Pflichten gehandelt habe. Der Verunglückte, der Beklagte und ihr dritter Fliegerkamerad hätten, so führt das Berufungsgericht aus, das Flugzeug erworben, um es zu Flügen dieser Gesellschaft oder anderer Personen als Fluggästen zu verwenden, vor allem zu Schleppflügen der Gesellschafter oder anderer Personen. Der Unglücksflug habe im Rahmen dieser Zweckbestimmung gelegen; der Verunglückte habe in B. gegebenfalls segelfliegen und sich mit der Maschine hochschleppen lassen wollen. Selbstverständlich habe dieser

Gesellschaftszweck auch die Überführung des Flugzeugs von seinem Standplatz nach dem Schleppflugplatz umfaßt.

Diese Beurteilung der Rechtsbeziehungen zwischen dem Verunglückten und dem Beklagten ist rechtsfehlerfrei. Sie wird auch von der Revision nicht angegriffen.

2. Rechtsfehlerfrei ist auch die Begründung des Berufungsgerichts dafür, daß der Verunglückte nicht etwa auf eine Haftung des Beklagten von vornherein verzichtet habe. Dafür gibt weder der Gesichtspunkt der sogenannten Gefälligkeitsfahrt (vgl. BGHZ 43, 72; Senatsurteil vom 26. Oktober 1965 - VI ZR 102/64 - VersR 1966, 40) noch die vom Verunglückten unterschriebene Erklärung etwas her. Auch die Revisionserwiderung kommt hierauf nicht mehr zurück.

II.

Infolgedessen kann es für die Entscheidung des Rechtsstreits von Bedeutung sein, ob sich der Beklagte gemäß § 708 BGB darauf berufen könnte, daß er dem Verunglückten - und damit der Klägerin als Rechtsnachfolgerin - gegenüber nicht für jedes Versehen beim Steuern des Flugzeugs hafte, sondern nur für die Beobachtung der Sorgfalt einzustehen brauche, die er auch in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflege (§ 277 BGB).

Falls diese Haftungsmilderung auch im hier gegebenen Flug-Unfall anzuwenden ist, schränkt sie nicht nur die Haftung des Beklagten wegen Verletzung der ihm vertraglich obliegenden Sorgfaltspflichten

ein, sondern auch seine gesetzliche Haftung wegen Verletzung der ihm allgemein obliegenden Pflicht, Leben, Körper und Gesundheit seines Fluggastes vor Schäden zu bewahren (§ 823 BGB). Das entspricht der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 66, 363; 88, 317) und des Bundesgerichtshofs (BGH LM § 252 BGB Nr. 2). Voraussetzung ist freilich, daß der Gesellschafter bei Begehung der unerlaubten Handlung auch wirklich in Erfüllung der ihm aus dem Gesellschaftsverhältnis obliegenden Verpflichtungen gehandelt hatte. Die im vorliegenden Fall vom Berufungsgericht festgestellte Sachlage gibt indes keinen Anlaß zu bezweifeln, daß die vom Gesetz in § 708 BGB vorgesehene Haftungsmilderung dann, wenn sie auch bei Unfällen im Luftverkehr anzuwenden ist, dem Beklagten nicht nur bei Inanspruchnahme aus Gesellschaftsvertrag, sondern auch bei Inanspruchnahme aus § 823 BGB zugute kommt (vgl. BGHZ 46, 313, 317; Larenz, Schuldrecht 9. Aufl. Bd. II § 69 VI S. 475/476).

Daß der Beklagte seinen Gesellschafter körperlich verletzt hat, würde seiner Berufung auf § 708 BGB nicht entgegenstehen. Wenn der Senat in seinem Urteil BGHZ 46, 313, 318 davon gesprochen hat, bei § 708 BGB handele es sich um eine Norm, die nur die Regelung der vermögensrechtlichen Beziehungen zwischen den Gesellschaftern im Auge habe, so sollte damit nur auf den Anwendungsbereich hingewiesen werden, an den bei der Übernahme dieser Vorschrift aus dem gemeinen Recht in erster Linie gedacht war. Damit sollte nicht gesagt sein, daß die Haftungserleichterung von vornherein nicht eingreife, wenn es nicht um Vermögens-

schäden geht, sondern, wie dies gerade auch bei dem Urteil BGHZ 46, 313 der Fall war, um die körperliche Unversehrtheit des Gesellschafters (vgl. Deutsch NJW 1966, 708 bei Fn 35; JuS 1967, 498; aber auch Larenz aaO § 56 II a a.E., S.294). Vielmehr stellt sich die Frage sowohl für Schädigungen des Eigentums wie der Gesundheit (vgl. BGHZ 53, 352, 354).

1. In dem erwähnten Urteil BGHZ 46, 313 hat der Senat entschieden, daß die Haftung eines Gesellschafters dann nicht auf konkrete Fahrlässigkeit (§§ 708, 277 BGB) beschränkt ist, wenn es um seine Pflicht geht, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zu lenken (ebenso Urteil vom 9.Juni 1967 - VI ZR 20/66 - VersR 1967, 882). Das Berufungsgericht hat geprüft, ob dies auch dann gelten müsse, wenn es sich um einen von einem Gesellschafter verschuldeten Unfall im Luftverkehr handelt. Es hat dies jedoch verneint, weil sich die Gefahren des öffentlichen Straßenverkehrs nicht mit den Gefahren des Luftverkehrs vergleichen ließen.

Die gewaltige Ausdehnung und die dadurch gesteigerte Gefährlichkeit des Straßenverkehrs haben den Gesetzgeber veranlaßt, in bis ins einzelne gehenden Vorschriften das Verhalten des Kraftfahrers zu regeln; ihm also gerade nicht den Spielraum an individueller Sorglosigkeit zu belassen, den ihm der Haftungsmaßstab des § 708 BGB erlauben würde. Demgegenüber fehlt es für den Flugverkehr, jedenfalls der hier zu beurteilenden Art, an dieser Fülle von Verhaltensvorschriften; die Regeln der Luftverkehrsordnung (vom 18.August 1963 - BGBl I 632) lassen sich mit

den bis in zahlreiche Einzelheiten gehenden Vorschriften der Straßenverkehrsordnung usw. nicht ohne weiteres vergleichen.

Für die Frage, ob die Vorschrift des § 708 BGB im Luftverkehr anwendbar ist, könnte auch zu bedenken sein, daß die mit einer Verneinung verbundene Haftungsverschärfung nicht wie bei einem Kraftfahrzeug-Unfall in aller Regel durch die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung aufgefangen wird, sondern möglicherweise den Gesellschafter persönlich belastet (vgl. Deutsch JuS 1967, 497). Eine Haftpflichtversicherung ist in § 43 LuftVG nur hinsichtlich der Haftung vorgeschrieben, die den Flugzeughalter nach den §§ 33 ff LuftVG wegen der Schäden treffen kann, die an den nicht im Flugzeug beförderten Personen oder Sachen entstehen. Die in § 50 LuftVG vorgeschriebene Passagier-Unfallversicherung schützt nicht jeden Insassen, sondern nur die aufgrund eines Beförderungsvertrages mitfliegenden Personen und ist nur den gewerblichen Luftfahrtunternehmen auferlegt.

Wie auch die Frage der Anwendung des § 708 BGB im Luftverkehr hiernach allgemein zu entscheiden sein mag, jedenfalls könnten im hier zu entscheidenden Fall die Besonderheiten des Fluges, bei dem sich der Unfall ereignet hat, nicht übersehen werden: es handelt sich nicht um einen Unfall im allgemeinen Luftverkehr, sondern um einen Unfall des Gesellschafters in der Gesellschafts-Maschine bei einem Flug in Ausübung und Erfüllung des Gesellschaftszwecks, nämlich der gemeinsamen Sportfliegerei, die in gewissem Umfang ohnehin gefahrträchtig ist. In einem derartigen Fall könnte dem Gesichtspunkt, daß die Gesellschafter sich so nehmen

müssen wie sie sind (RGZ 143, 212, 215), die Berechtigung nicht ohne weiteres abgesprochen werden.

2. Indes braucht im vorliegenden Fall nicht abschließend entschieden zu werden, ob § 708 BGB auch bei Unfällen im Luftverkehr anwendbar ist. Die Revision kann nämlich auch dann keinen Erfolg haben, wenn diese Frage entgegen dem Ausgangspunkt des Berufungsgerichts verneint wird. Denn das Berufungsgericht hat hilfsweise geprüft, ob der Beklagte, falls von ihm die Erfüllung der in § 276 BGB geforderten, objektiv normierten Sorgfaltspflicht verlangt würde, diese verletzt hätte, und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, ihm sei nicht nachzuweisen, daß er überhaupt fahrlässig gehandelt habe. Die hiergegen von der Revision vorgebrachten Rügen greifen nicht durch.

a) In dem vor den Schweizer Gerichten durchgeführten Strafverfahren hatte das Bezirksgericht den Beklagten zunächst freigesprochen. Das Obergericht hat ihn jedoch wegen fahrlässiger Gefährdung der Luftfahrt und fahrlässiger Körperverletzung verurteilt und sein Verschulden einmal darin gesehen, daß das Flugzeug infolge Unaufmerksamkeit soviel an Geschwindigkeit verloren habe, daß es ins Trudeln geraten sei, zum anderen darin, daß er nicht sofort die richtigen Gegenmaßnahmen ergriffen habe. Nach Kassation dieses Urteils hat das Obergericht die Verurteilung nicht mehr auf den Vorwurf, der Beklagte sei zu langsam geflogen, gestützt, sondern nur noch darauf, daß er nicht sofort zu den nötigen Maßnahmen gegen das einsetzende Trudeln gegriffen habe. Demgegenüber will die Klägerin jetzt das Verschulden des Beklagten darin sehen, daß er es infolge mangelnder Beobachtung der Fluggeschwindigkeit zum Trudeln der Maschine habe kommen lassen. Schon dies zeigt,

daß die Aufklärung der Unfallursache und damit die Feststellung, ob und inwiefern der Beklagte den Absturz verschuldet hat, mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist. Das Landgericht hatte nach Auswertung der von den Schweizer Behörden und Gerichten erstellten Unfallberichte und Gutachten es für erforderlich gehalten, erneut ein Gutachten einzuholen. Der erste Gutachter, Flugkapitän K■■■■, hat ein Verschulden des Beklagten verneint, während der dann vom Landgericht beauftragte weitere Gutachter es bejaht hat. Das Berufungsgericht hat zur Klärung der Frage, ob der Geschwindigkeitsverlust des Flugzeugs, der zum Absturz geführt hatte, durch eine "Windscherung", wie dies Flugkapitän K■■■■ für möglich gehalten hatte, und nicht durch einen Fehler des Beklagten verursacht worden sein könne, als Sachverständigen den Flugmeteorologen Dr. S■■■■ gehört. Es kommt in Würdigung der Stellungnahmen dieser Sachverständigen zu dem Ergebnis, daß die kritische Verringerung der Fluggeschwindigkeit ebensowohl durch fahrlässige Nichtbeachtung der dem Beklagten obliegenden Aufmerksamkeit wie durch außerhalb seiner Verantwortlichkeit liegende meteorologische Einflüsse plötzlich eingetreten sein könne. Dann aber sei, so heißt es im angefochtenen Urteil (BU S.20/21), schon nicht hinlänglich bewiesen, daß der Beklagte den Absturz fahrlässig verursacht habe.

b) Diese tatrichterliche Würdigung läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen. Vergeblich greift sie die Revision mit auf § 286 ZPO gestützten Rügen an.

Das Berufungsgericht hat entgegen der Meinung der Revision die Feststellungen der Schweizer Behörden

zum Unfallgeschehen nicht übersehen, auch nicht die Äußerung Dr.W[REDACTED], des Chefs des Büros für Flugunfalluntersuchungen, und Dr.G[REDACTED], des Chefs der schweizerischen meteorologischen Zentralanstalt. Nach Ansicht des Berufungsgerichts beruhen diese Äußerungen auf zu wenig umfangreichen Feststellungen, als daß sie die Stellungnahme des Sachverständigen Dr.Schärte entkräften könnten. Diese Beurteilung kann aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden. Ebenso wenig enthielt es einen Verstoß gegen § 286 ZPO, wenn das Berufungsgericht davon absah, jetzt noch Dr.W[REDACTED] und Dr.G[REDACTED] über die am 6.August 1962 herrschenden Wetter- und Luftverhältnisse am Absturzort zu vernehmen (vgl. BGHZ 53, 245, 259 ff).

Besteht aber die Möglichkeit, daß das Flugzeug in eine Windscherung geraten war, so kam es darauf an, ob dem Beklagten etwa vorgeworfen werden kann, sich mit Fluggeschwindigkeit und Flughöhe nicht rechtzeitig darauf eingestellt zu haben. Auch dies hat das Berufungsgericht im Anschluß an die Ausführungen des Sachverständigen Kaden verneint, der erklärt hatte, die Maschine sei möglicherweise unerwartet und plötzlich in eine Luftmasse geraten, in welcher der Wind von rückwärts gekommen sei; dagegen sei jeder Flugzeugführer machtlos, es handle sich um höhere Gewalt, weil solche Windverhältnisse vorher nicht erkennbar seien. Demgemäß nimmt das Berufungsgericht an, hier sei die Möglichkeit einer besonderen, plötzlich auftretenden Windscherung gegeben, deren Gefahren dann der Beklagte schuldlos nicht habe meistern können. Auch diese Würdigung läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen; entgegen der Ansicht der Revision verstößt sie nicht gegen Erfahrungssätze, auch nicht gegen fliegerische Erfahrungen.

Zu Unrecht will die Revision die Begründung des angefochtenen Urteils dahin verstehen, daß das Berufungsgericht mit seinen Erwägungen und Feststellungen lediglich den Vorwurf, der Beklagte habe sogar grob fahrlässig gehandelt, habe verneinen wollen. Aus dem Aufbau und dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt sich vielmehr, daß das Berufungsgericht die von ihm ausgesprochene Abweisung der Klage hilfsweise auf seine Überzeugung gestützt hat, dem Beklagten sei schon eine leichte Fahrlässigkeit nicht hinlänglich sicher nachgewiesen.

Auch die übrigen Verfahrensrügen der Revision haben sich nach Prüfung als unbegründet herausgestellt. Gemäß Art.1 EntlG sieht der Senat davon ab, dies im einzelnen zu begründen.

Pehle

Dr. Weber

Nußgens

Dunz

Scheffen