

18

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

LuftVG §§ 44 ff; BGB § 823 E

Der Fluggast, der ohne Abschluß eines Beförderungsvertrages vom Luftfrachtführer mitgenommen worden ist, kann seine Ersatzansprüche nur auf die §§ 823 ff BGB stützen, jedoch werden diese Ansprüche nicht durch die Haftungsmilderung des § 48 LuftVG beschränkt.

BGH, Urt.v.27. November 1979 - VI ZR 267/78 - OLG Frankfurt
LG Gießen

18

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 267/78

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
27. November 1979

W a l z
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Arzthelferin Carola H [REDACTED],
Josef-W[REDACTED]-Straße [REDACTED], He[REDACTED] 4,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Ludwig R [REDACTED],
Wi[REDACTED] Weg [REDACTED], G[REDACTED],
als Nachlaßverwalter über den Nachlaß des Klaus-Dietrich K[REDACTED]
zuletzt wohnhaft in E[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. November 1979 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Scheffen, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für R e c h t erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 19. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 27. September 1978 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin war im Oktober 1975, einer vorherigen Verabredung entsprechend, mit dem Flugzeughalter K. in dessen zweisitzigem Sportflugzeug für einige Tage nach Süd-Frankreich geflogen. Dieser startete mit ihr am 12. Oktober 1975 wieder zum Rückflug. Unmittelbar nach dem Start stürzte die Maschine - noch über dem Flugplatz - in einer scharfen Linkskurve ab. K. verstarb an der Unfallstelle, die Klägerin erlitt schwere Verletzungen.



Mit der Klage verlangt die Klägerin von dem Verwalter über den Nachlaß des K. Ersatz ihres materiellen und immateriellen Schadens.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht stellt - von der Revision nicht angefochten - fest, die Klägerin habe mit K. keinen Beförderungsvertrag abgeschlossen; vielmehr habe zwischen ihnen nur ein Gefälligkeitsverhältnis bestanden. Nach der Ansicht des Berufungsgerichts folgt daraus, daß der Klägerin Ansprüche nur aus § 823 BGB zustehen können. Es sah sich jedoch nicht zu der Feststellung in der Lage, daß K. durch Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Absturz seines Flugzeuges verursacht hat, da nicht ausgeschlossen werden könne, daß die Linkskurve und der anschließende Verlust an Höhe auf einen unvorhersehbaren technischen Defekt, auf eine Windboe oder andere nicht erkennbare Ursachen zurückzuführen seien. Deshalb spreche auch kein Anscheinsbeweis für ein Verschulden des K.

II.

Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Die sachlich-rechtlichen Erwägungen des angefochtenen Urteils sind allerdings einwandfrei.

a) Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, mangels Abschluß eines (entgeltlichen) Beförderungsvertrages seien die Regeln des Warschauer Abkommens über die Haftung des Luftfrachtführers unanwendbar (BGHZ 62, 256, 257, 259 = ZLW 1975, 57). Es gelten daher die Regeln des internationalen Privatrechts; da Geschädigter und Flugzeugführer deutsche Staatsangehörige sind, ist deutsches Recht anzuwenden, das auch das Berufungsgericht seiner Beurteilung zugrundelegt.

Das Berufungsgericht befindet sich weiterhin in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des erkennenden Senats, als es annimmt, daß sich für bloße Gefälligkeitsverhältnisse keine Haftung aus den §§ 44, 45 LuftVG begründen läßt. Eine solche Haftung setzt vielmehr - ebenso wie diejenige für internationale Flüge nach dem Warschauer Abkommen - einen Beförderungsvertrag voraus (vgl. Senatsbeschluß vom 8. Mai 1962 - VI ZR 6/62 = VersR 1962, 530 = LM LuftVG Nr. 2 und Senatsurteil vom 25. Mai 1971 - VI ZR 248/69 = VersR 1971, 863). Dies ergibt sich bereits aus der vom Gesetzgeber vor die §§ 44 ff LuftVG gesetzten Überschrift: "Haftung aus dem Beförderungsvertrag" (vgl. W. Weimar, MDR 1968, 733, 734; Wessels ZLW 1963, 148, 151).

b) Der Senat folgt dem Berufungsgericht aber auch insoweit, als es annimmt, daß die danach allein in Betracht kommende Anspruchsgrundlage des § 823 Abs. 1 BGB uneingeschränkt, auch bezüglich des darin erwähnten Schuldmaßstabes, gilt.

aa) § 48 LuftVG, nach dessen Absatz 1 Satz 2 die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften nur dann unberührt bleibt, wenn der Schaden von dem Luftfrachtführer (oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtung) vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt wurde, kann weder unmittelbar noch entsprechend angewendet werden.

Allgemein anerkannt ist, daß § 48 LuftVG, der zu dem mit § 44 beginnenden dritten Unterabschnitt des zweiten Abschnittes dieses Gesetzes gehört, unmittelbar nur auf Fälle anwendbar ist, in denen ein Beförderungsvertrag geschlossen war (vgl. Hofmann, LuftVG, § 44 Rdn. 4; Schleicher/Reymann/Abraham, Luftverkehrsrecht 3. Aufl. Bd. II § 44 LuftVG Rdnr. 2).

Aber auch eine entsprechende Anwendung des § 48 Abs. 1 Satz 2 LuftVG kommt nicht in Betracht. Die hierin angeordnete Privilegierung des Luftfrachtführers bezüglich des Schuldmaßstabes bei einer Inanspruchnahme aus § 823 ff BGB ist nicht gerechtfertigt, wenn ihn nicht gleichzeitig die strenge, wenn auch der Höhe nach begrenzte Haftung aus §§ 44 ff LuftVG, hier vor allem die Beweislastumkehr des § 45 LuftVG, trifft. Denn diese Schlechterstellung des Luftfrachtführers ist - wie das Berufungsgericht mit Recht hervorhebt - nur die "Kehrseite" der Besserstellung des § 48 Abs. 1 Satz 2

LuftVG (vgl. auch Senatsurteil vom 21. Februar 1974 - VI ZR 185/72 = VersR 1974, 754). Dies wird von der Gegenmeinung (Schleicher/Reymann/Abraham, aaO, § 44 LuftVG Rdnr. 2 und in Bd. I Warschauer Abkommen Art. 1 Rdnr. 6 sowie von Drion, Limitation of liabilities in international air law, S. 55) übersehen (unrichtig daher auch Weimar aaO). Aus dem gleichen Grunde scheidet eine entsprechende Anwendung der Art. 20-22 des Warschauer Abkommens aus.

bb) Vielmehr darf der Haftungsmaßstab des § 823 Abs. 1 BGB auch im Hinblick auf das Gefälligkeitsverhältnis nicht höher gesetzt werden. Ist durch eine aus Gefälligkeit vorgenommene Handlung oder bei Gelegenheit ihrer Ausführung ein Delikt begangen, so ist die Gefälligkeit ebenso wie die Unentgeltlichkeit ohne Einfluß auf die Haftung, es sei denn, es wäre gleichzeitig ein Haftungsverzicht oder eine Haftungsbeschränkung vereinbart (Senatsurteil vom 14. Juni 1976 - VI ZR 178/74 = VersR 1976, 991 m.w.Nachw.). Auf einen Haftungsverzicht hat sich im Streitfall aber selbst der Beklagte nicht berufen. Für eine stillschweigend vereinbarte Haftungsbeschränkung müßten insoweit dieselben strengen Maßstäbe wie im Straßenverkehrsrecht gelten (vgl. BGHZ 41, 79, 81 und Senatsurteile vom 14. Februar 1978 - VI ZR 216/76 = VersR 1978, 625 m.w.Nachw. und vom 14. November 1978 - VI ZR 178/77 = VersR 1979, 136). Auch eine stillschweigende Beschränkung der Haftung auf vorsätzliche und grob fahrlässige Schadensverursachung kann daher nur beim Hinzutreten besonderer Umstände im Einzelfall angenommen werden (a.A. allerdings Riese aaO S. 407). Im Streitfall sind solche Umstände nicht vorgetragen.

2. Die Revision greift jedoch das Berufungsurteil insoweit mit Erfolg an, als sie sich dagegen wendet, daß das Berufungsgericht einen Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Piloten verneint hat.

a) Allerdings hat das Berufungsgericht entgegen der Ansicht der Revision keine Verfahrensvorschriften verletzt, als es sich aufgrund des bisherigen Sach- und Streitstandes nicht zu der Feststellung in der Lage sah, der Pilot habe gegen Sicherheitsbestimmungen verstoßen, was möglicherweise einen Anscheinsbeweis für sein Verschulden gerechtfertigt hätte. Der Senat sieht gemäß § 565 a ZPO davon ab, dies näher zu begründen.

Ein Rechtsfehler liegt auch nicht darin, daß das Berufungsgericht nicht ohne weiteres den im Straßenverkehr geltenden Erfahrungssatz, wonach der Anschein für ein Verschulden des Fahrers spricht, wenn das technisch einwandfreie Fahrzeug ohne ersichtlichen Grund von der Fahrbahn abkommt, auf den vorliegenden Fall anwendet. Ein Anscheinsbeweis besteht nur bei einem Geschehensablauf, bei dem sich nach der Erfahrung des Lebens der Schluß auf eine bestimmte Ursache oder einen bestimmten Erfolg aufdrängt (vgl. Senatsurteil vom 26. Januar 1971 - VI ZR 130/69 = VersR 1971, 453, 454 m.w.Nachw.). Die Unterschiede zwischen Straßenverkehr und Luftverkehr sind jedoch so groß, daß die in dem einen Bereich gewonnenen Erfahrungen nicht generell auf den anderen übertragen werden können. Das ergibt sich schon aus der völlig anderen Bewegungsweise eines Flugzeuges gegenüber einem

Kraftfahrzeug, die sich dazu noch in einem anderen Raum abspielt.

b) Die Revision rügt jedoch mit Recht, daß das Berufungsgericht bei der hier gegebenen Sachlage einen Anscheinsbeweis nicht verneinen durfte, ohne einen Sachverständigen hinzuzuziehen.

aa) Das Berufungsgericht geht davon aus, daß am Unfalltage die Sicht über dem Flugplatz hervorragend war und daß die (offenbar sachkundigen) französischen Zeugen - vom Tiefflug und der eingeschlagenen Linkskurve abgesehen - bei dem Start nichts Auffälliges und Unregelmäßiges festgestellt haben. Für einen technischen Defekt am Flugzeug besteht kein Anhaltspunkt, zumal die französischen Untersuchungsbehörden die Möglichkeit, der Pilot habe wegen technischer Schwierigkeiten eine Notlandung versucht, als sehr unwahrscheinlich bezeichnet haben, und das deutsche Luftfahrtbundesamt Mängel am Flugzeug nicht feststellen konnte.

Aber auch für das Vorhandensein einer Windboe, die das Berufungsurteil erwähnt, ergibt sich aus den vorliegenden Unterlagen kein Anhalt. Zwar ist in dem Bericht der französischen Ermittlungsbehörde davon die Rede, es sei "möglich", daß "une rafale de vent", an sich zutreffend mit Windboe übersetzt, zum Unfall beigetragen habe. Es heißt dort aber genau: "une rafale de vent et le masque produit par les hangars" hätten möglicherweise zum Unfall beigetragen, also zusätzlich (oder nur als Mit-Ursache des Windstosses ?)

die von den Hangars bewirkte Abschirmung. Im Bericht des Luftfahrtbundesamtes ist im übrigen die Windgeschwindigkeit nur mit "8 Knoten" (8 Seemeilen [$\approx 1.852 \text{ m}$] pro Stunde = 14,816 km/st) angegeben, so daß normale Windgeschwindigkeiten geherrscht haben.

bb) Allem Anschein nach dürften daher am Unfalltag fast ideale Flugverhältnisse bestanden haben. Es ist deshalb zumindest möglich, daß ein Sachverständiger für einen solchen Fall einen Erfahrungssatz bezüglich der Unfallverursachung bejahen würde. Denn es kann durchaus sein, daß die technische Sicherheit inzwischen auch bei Kleinflugzeugen so wesentlich erhöht worden ist, daß ein Erfahrungssatz für ein Verschulden des Piloten an einem Absturz in einer Linkskurve dann spricht, wenn er bei so guten Sicht- und Witterungsverhältnissen wie am Unfalltag die Landebahn kurz nach dem Start so niedrig, wie dies hier der verunglückte Pilot tat, überfliegt.

III.

Bei dieser Sachlage mußte das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückver-

wiesen werden, dem der Senat zugleich die Entscheidung
über die Kosten der Revision übertragen hat.

Dr. Weber

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann