

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung der Regeln
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
vom 12. Oktober 1929 (RGBl. 1933 II 1039) idF des
Protokolls vom 28. September 1955 (BGBl. 1958 II 291,
312, BGBl. 1964 II 1295) Art. 25

Zum Begriff "leichtfertig" nach Art. 25 WA idF des
Haager Protokolls.

BGH, Urt. v. 12. Januar 1982 - VI ZR 286/80 - OLG Frank-
furt a.M.

LG Frank-
furt a.M.

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 286/80

URTEIL

Verkündet am

12. Januar 1982

Walz

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der G[REDACTED]- und L[REDACTED]-Berufsgenossenschaft,
Körperschaft des öffentlichen Rechts, M[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. [REDACTED]
und [REDACTED] -

gegen

die B[REDACTED] Bu[REDACTED] A[REDACTED], Staatliche Gesellschaft,
vertreten durch die Generaldirektoren St[REDACTED] und
Ki[REDACTED], So[REDACTED], Bu[REDACTED], Niederlassung F[REDACTED] am Main,
vertreten durch den Hauptbevollmächtigten für die Bundes-
republik Deutschland Si[REDACTED], F[REDACTED] am Main,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 12. Januar 1982
durch die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Steffen,
Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das
Urteil des 17. Zivilsenats des
Oberlandesgerichts Frankfurt am Main
vom 22. Oktober 1980 wird zurückge-
wiesen.

Die Kosten der Revision fallen der
Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 18. Januar 1971 verunglückte ein Verkehrs-
flugzeug der beklagten bulgarischen Fluggesellschaft
beim Landeanflug auf den Flughafen Zürich-Kloten (Schweiz),
wobei 43 Personen, darunter der bei der klagenden Berufs-
genossenschaft sozialversicherte deutsche Passagier R.
ums Leben kamen. R. befand sich auf einer Geschäfts-
reise von Frankfurt am Main nach Sofia. Die Klägerin
hat seinen Tod als Arbeitsunfall anerkannt und Leistungen



aus der gesetzlichen Unfallversicherung an seine Witwe erbracht. Sie nimmt deswegen aus übergegangenem Recht (§ 1542 RVO) bei der Beklagten Rückgriff. Diese hat den in Art. 17, 22 des Warschauer Abkommens (WA) vorgesehenen Höchstbetrag von 60.750 DM gezahlt, darüber hinaus gehende Ansprüche jedoch abgelehnt.

Die Klägerin beansprucht mit ihrer Klage Zahlung auf den über den Haftungshöchstbetrag hinausgehenden Schaden, den sie mit 11.921,71 DM beziffert hat.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt angesehen, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen.

Mit der zugelassenen Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

I.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß sich die Haftung der Beklagten nach den Bestimmungen des Warschauer Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (WA) vom 12. Oktober 1929 (RGBl. 1933 II 1039) i.d.F. des Haager Protokolls vom 28. September 1955 richtet,

dem im Zeitpunkt des Flugzeugabsturzes Bulgarien (BGBl. 1964 II 1295) und die Bundesrepublik Deutschland (BGBl. 1958 II 291; 1964 II 1295) beigetreten waren (vgl. Senatsurteil vom 23. März 1976 - VI ZR 150/74 = VersR 1976, 784). Ob die Beklagte für die Tötung ihres Passagiers R. auf mehr als den in Art. 22 WA festgelegten Höchstbetrag haftet (darum geht es allein im Streitfall), ist nach Art. 25 WA zu beantworten; diese Bestimmung lautet:

"Die in Art. 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Falle einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben."

Nach Auffassung des Berufungsgerichts fehlt es an diesen Voraussetzungen für eine unbeschränkte Haftung der Beklagten. Ein Verschulden an dem Flugzeugabsturz in der qualifizierten Form des Art. 25 WA könne die Klägerin weder der Beklagten noch deren Leuten nachweisen. Das gehe zu ihren Lasten, da sie die Beweislast für den Wegfall der Haftungsbeschränkungen des Art. 22 WA habe.

II.

Im Ergebnis wehrt sich die Revision gegen diese Würdigung ohne Erfolg.

1. Richtig nimmt das Berufungsgericht an, daß eine unbeschränkte Einstandspflicht des Luftfrachtführers nach Art. 25 WA - von Vorsatztaten abgesehen, um die es hier nicht geht - nur durch eine besonders qualifizierte Fahrlässigkeit ausgelöst wird. Schon nach seiner ursprünglichen (Warschauer) Fassung eröffnete Art. 25 WA solche Ansprüche außer bei Vorsatz nur bei einer Fahrlässigkeit, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichstand; das war für das deutsche Recht die Verschuldensform der groben Fahrlässigkeit (BGHZ 27, 101, 106; 74, 162, 167; BGH Urteil vom 10. Mai 1974 - I ZR 61/73 = LM WA Nr. 9). Die Haager Fassung hat sich bemüht, diese Anforderungen von ihren Bezügen zu den nationalen Rechtsordnungen der Abkommenspartner zu lösen und in einer eigenständigen Verschuldensform zu vereinheitlichen, die neben der besonderen (objektiven) Schwere des Pflichtenverstosses die Feststellung eines Bewußtseins des Schädigers von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts verlangt. Dadurch sollte zugleich der Ausnahmecharakter der unbeschränkten Haftung durch eine weitere Verschärfung der Anforderung für den Wegfall der Haftungsbeschränkungen als Gegengewicht für die ebenfalls auf der Haager Konferenz beschlossene

Verdoppelung der Höchstbeträge nach Art. 22 WA deutlicher hervorgehoben werden. Das hat bereits der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in BGHZ 74, 162, 167 ff näher dargestellt und auf dieser Grundlage dort die Auffassung vertreten, Art. 25 WA n.F. verlange (objektiv) ein grob fahrlässiges Verhalten, das eine auf der Hand liegende Sorgfaltspflicht außer Betracht lasse; ferner (subjektiv) eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden entstehen.

Das Berufungsgericht hält dieser "zweigliedrigen Definition" entgegen, sie sei zu stark den Verschuldensbegriffen des deutschen Rechts verhaftet, und meint: Das Schwergewicht des Vorwurfs müsse auf dem Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit einer Schadenszufügung liegen; wer mit dem Bewußtsein handle, er werde wahrscheinlich einen anderen schädigen, handle "leichtfertig" i. S. der Bestimmung. Mit dieser Maßgabe sei die Schuldform zwischen der bewußten groben Fahrlässigkeit, die noch nicht die unbeschränkte Haftung eröffne, und dem bedingten Vorsatz anzusiedeln. Ob solches Verständnis geboten ist und zu anderen Ergebnissen führt als die vom Berufungsgericht kritisierte Auslegung der Bestimmung durch den Bundesgerichtshof, erscheint zweifelhaft, braucht aber im Streitfall nicht entschieden zu werden. Jedenfalls verlangt die Vorschrift,

daß sich der Luftfrachtführer oder seine "Leute" in besonders krasser Weise über die Sicherungsinteressen der ihnen anvertrauten Personen und Güter hinweggesetzt haben; nur ein derart offenkundiger Verstoß gegen in der jeweils konkreten Situation sich klar abzeichnende, außer Diskussion stehende Verhaltenspflichten zum Schutz dieser Interessen erfüllt die in der maßgebenden französischen Fassung mit "témérairement" (= "waghalsig", "verwegen", "tollkühn") bezeichnete Begehungsform, die in der deutschen Übersetzung als "leichtfertig" nur sehr unvollkommen umschrieben worden ist (Guldimann WA Art. 25 Rdnr. 5; Schoner ZLW 1978, 259, 260).

Daß dem Begriff ungeachtet seiner ausgeprägten subjektiven Bezüge von den Abkommenspartnern diese Aufgabe einer Ausgrenzung im Objektiven von in bezug auf die Verhaltensanforderungen besonders schweren Pflichtenverstößen zugewiesen ist, entsprechend dem Kriterium der "dem Vorsatz gleichstehenden Fahrlässigkeit" der ursprünglichen (Warschauer) Fassung, wird ersichtlich auch nirgends in Zweifel gezogen (vgl. Guldimann aaO; Shawcross/Beaumont, Air law, 4. Aufl. Bd. 1 S. 407 ff; Mankiewicz ZLW 1977, 175, 180 ff; Schoner aaO; derselbe ZLW 1980, 353 ff; Rich, Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts, Diss. München 1973, 60 ff). Auch die Revision,

bezweifelt das nicht. Umstritten in Rechtsprechung und Literatur sind allein die zusätzlichen subjektiven Anforderungen, die an das Bewußtsein des Schädigers hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zu stellen sind. Auf diese Streitfrage braucht indes im vorliegenden Rechtsstreit nicht eingegangen zu werden. Denn hier hat die Klägerin schon nicht nachgewiesen, daß der Beklagten oder ihren "Leuten" ein schwerer Fehler, der als "leichtfertiger" Pflichtenverstoß in vorbezeichnetem Sinn zu qualifizieren wäre, vorzuwerfen ist:

2. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht insoweit für seine Beurteilung allein auf das Verhalten des Kommandanten des Flugzeugs (PiC) und des Co-Piloten, der die Maschine bis zum Absturz gesteuert hat, während der letzten 50 Sekunden vor dem Aufprall des Flugzeugs abgehoben, da allein in dieser Phase für den Absturz verantwortliche Fehler gesetzt worden sein konnten. Die Rüge der Revision, für solche Feststellung hätten alle auf dem Flug auch sonst zutage getretenen Fehler und Versäumnisse der Beklagten und ihrer "Leute" berücksichtigt werden müssen, geht insoweit ins Leere. Solche Gesamtbetrachtung kann angezeigt sein, wenn es um die (subjektive) Haltung des Luftfrachtführers und seiner "Leute" gegenüber den Sicherheitsinteressen der Fluggäste und das Bewußtsein von der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts geht. Hier steht indes nicht die subjektive Seite des Art. 25 WA, sondern bereits in Frage, ob ein Fehlverhalten der Beklagten oder ihrer "Leute" ursächlich für den Absturz gewesen ist,

und ob dieses objektiv als "leichtfertig" i.S. von Art. 25 WA n.F. zu qualifizieren ist. Für diese Frage nach der Schadensursache und ihrer Gewichtung in bezug auf den (objektiven) Pflichtenkatalog der Beklagten und ihrer "Leute" müssen die Umstände, die nicht selbst im Flugzeugabsturz zum Tragen gekommen sind, unberücksichtigt bleiben. Die Anhaltspunkte, die sie dafür liefern mögen, daß der Flug in anderen Beziehungen nicht sorgfältig geplant oder durchgeführt worden ist, begründen weder eine Vermutung für die Ursache des Absturzes, noch dafür, daß dieser von der Beklagten oder ihren "Leuten" verschuldet oder gar leichtfertig i.S. von Art. 25 WA n.F. verursacht worden ist.

3. Ohne Erfolg müssen auch die Rügen der Revision gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts bleiben, für die Endphase des Landeanflugs könne ein leichtfertiges Verhalten des Kommandanten oder seines Co-Piloten nicht festgestellt werden.

a) Weder die Untersuchungs- und Schlußberichte der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission noch der vom Berufungsgericht gehörte Sachverständige S. haben die genaue Ursache für den Absturz feststellen können. Danach ist nur geklärt, daß das Flugzeug in der letzten Phase seines bis dahin ordnungsmäßig verlaufenden Instrumentenanflugs (in dem Zeitraum von ca. 50 Sekunden bis zur Bodenberührung) sowohl von

dem Localizer-Grundkurs (center line) als auch von dem Gleitweg (glidepath) abgekommen und eine Kurskorrektur mittels Durchstartens (overshoot) erst zu einem Zeitpunkt vorgenommen worden ist, zu dem flugtechnisch eine Bodenberührung nicht mehr vermieden werden konnte. Nach der nicht zu beanstandenden Würdigung durch das Berufungsgericht erlauben die Beweise aber schon nicht eine Klärung der flugtechnischen Bedingungen, unter denen der Landeanflug gestanden hat. Die Eidgenössische Flugunfall-Untersuchungskommission hat als wahrscheinlich angenommen, daß das Flugzeug den glidepath unterschieden hatte und die Entscheidung zum overshoot erst unterhalb des für Zürich-Kloten bestehenden Landeminimums von 200 feet (ca. 61 Meter) getroffen worden ist. Der Sachverständige S. nimmt demgegenüber als wahrscheinlich an, daß das Flugzeug infolge eines Windsprungs (wind shear) nach rechts von der center line ab und nach oben über den glidepath geraten ist, ferner der Durchstart bereits auf der Entscheidungshöhe von 100 m eingeleitet wurde, jedoch aufgrund physikalischer Bedingungen auch schon zu diesem Zeitpunkt nicht mehr gelingen konnte. Es liegt auf der Hand, daß diese Schwierigkeiten, die flugtechnischen Bedingungen, vor denen Kommandant und Co-Pilot gestanden haben, aufzuklären, auch die Feststellungen, ob und welche Bedienungsfehler bei dem Absturz mitgewirkt haben, insbesondere aber die Beurteilung des Schweregrads etwaiger Fehler beeinträchtigen müssen.

b) Gleichwohl hält das Berufungsgericht zugunsten der Klägerin für wahrscheinlich, daß Fehler des Kommandanten und des Co-Piloten bei dem Absturz mitgewirkt haben. Es sieht diese insbesondere darin, daß der Kommandant nach Erhalt der letzten Wettermeldung, in der die Vertikalsicht mit nur 180 ft (d.h. noch unterhalb des Entscheidungsminimums für Zürich-Kloten) angegeben worden war, und trotz erkennbarer Kursabweichung zunächst die Fortsetzung von Kurs und Absinkrate befohlen hatte, so daß der Co-Pilot, der aufgrund der Operationsvorschriften der Beklagten an diesen Befehl gebunden war, den overshoot nicht unverzüglich nach Erhalt der Wettermeldung einleiten konnte. Entgegen der Auffassung der Revision reichen diese Versäumnisse aber unter den gegebenen Umständen nicht aus, um dem Kommandanten Leichtfertigkeit i.S. von Art. 25 WA nachzuweisen. Zu Unrecht legt die Revision zugrunde, daß sich der Kommandant zum overshoot erst unterhalb des Entscheidungsminimums von 200 feet entschlossen hat; das Berufungsgericht kann angesichts der Ausführungen des Sachverständigen S. gerade nicht ausschließen, daß der overshoot schon auf einer Höhe von 100 m eingeleitet worden ist. Auf dieser Grundlage muß das Verhalten des Kommandanten nicht als leichtfertig beurteilt werden. Zu Recht hat das Berufungsgericht zudem in diesem Zusammenhang berücksichtigt, daß vor allem die schlechten Wetterverhältnisse zum Mißlingen des Anflugs und des Durchstartens mit beigetragen haben.

Aufgrund der Ermittlung der Eidgenössischen Untersuchungskommission und des Sachverständigen S. bestehen aber konkrete Anhaltspunkte dafür, daß diese erschwerenden Bedingungen die Besatzung deshalb überrascht haben, weil sie aufgrund einer unglücklichen Verkettung von Umständen, an denen auch Versäumnisse der Bodenstationen mitgewirkt haben, bis zur Wettermeldung um 15:48:20 Uhr unmittelbar vor dem Absturz in dem Glauben gelassen worden war, nicht nur die Pisten- sondern auch die Vertikalsicht ("sky clear"; "NOSIG" = keine Änderung für die nächsten zwei Stunden nach einer Wettermeldung von 14:50 Uhr; "sky clear" nach einer Wettermeldung von 15:28:10 Uhr) sei ausgezeichnet. Es liegt deshalb nahe, daß der Kommandant die Bedeutung der letzten Wettermeldung nicht voll erfaßt hat, ohne daß ihm daraus wegen der besonderen Verhältnisse ein schwerer Vorwurf zu machen wäre. Auch aus der kurz zuvor erfolgten Meldung "overshoot" eines anderen Flugzeugs mußte der Kommandant zuverlässig keine gegenteiligen Schlüsse ziehen. Bei dieser Sachlage kann dahinstehen, ob die Revision darin Recht hat, der Kommandant sei verpflichtet gewesen, sofort durchstarten zu lassen, als ihm die letzte Wettermeldung übermittelt worden sei; jedenfalls reicht das unter den besonderen Umständen im Streitfall nicht für die Feststellung eines leichtfertigen Verhaltens des Kommandanten aus.

c) Die nach allem hier nicht auszuschließende Möglichkeit, daß der Flugzeugabsturz aufgrund von Umständen eingetreten ist, die die Besatzung überrascht haben, ohne daß dies ihr als Leichtfertigkeit vorgeworfen werden kann, muß sich die Klägerin enthalten lassen. Nach dem Zweck von Art. 25 WA n.F. hat sie die Beweislast für die Voraussetzungen, unter denen der Luftfrachtführer ausnahmsweise für den vollen Schaden unbeschränkt in Anspruch genommen werden kann.

Dunz

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann