BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 356/03

Verkündet am:
15. März 2005
Böhringer-Mangold,
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

LuftVG (1999) § 33 Abs. 1 Satz 2, §§ 44 bis 51

Zur Haftung nach den §§ 44 bis 51 Luftverkehrsgesetz bei einem sogenannten "Schnupperflug".

BGH, Urteil vom 15. März 2005 - VI ZR 356/03 - OLG Celle
LG Hildesheim

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. März 2005 durch die Vorsitzende Richterin Dr. Müller, den Richter Dr. Greiner, die Richterin Diederichsen und die Richter Pauge und Zoll

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des 14. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 13. November 2003 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als es zum Nachteil des Beklagten ergangen ist.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kläger begehren Schadensersatz wegen eines Flugunfalls, bei dem der Ehemann der Klägerin zu 1 bzw. Vater der Kläger zu 2 und 3 (künftig: D.), und der Halter des Luftfahrzeugs, der Fluglehrer K., ums Leben gekommen sind. Der Beklagte ist durch Beschluß des Nachlaßgerichts vom 10. Juni 2002 zum Nachlaßpfleger für die unbekannten Erben des Fluglehrers K. bestellt worden.

Am 24. Juli 1999 veranstaltete der Drachensportclub W. e.V., dem D. als aktives Mitglied angehörte, einen Tag der offenen Tür. Aus diesem Anlaß bot K. Besuchern und Vereinsmitgliedern den Mitflug in seinem zweisitzigen Ultra-Leichtflugzeug an. D., der Drachenflieger war, hatte bereits erwogen, eine Pilotenausbildung für solche Flugzeuge zu beginnen. Er nahm deshalb das Angebot des K. wahr. Während des Fluges nahm D. den vorderen Sitz des zweisitzigen Flugzeugs ein, der üblicherweise dem verantwortlichen Piloten vorbehalten ist. K., der hinter D. saß, konnte auch von dort aus das Flugzeug steuern. Nachdem dieses sich in eine steile Aufwärtsbewegung begeben hatte, kam es zum Absturz, bei dem beide Insassen ums Leben kamen.

Die Kläger behaupten, K. habe zum Unfallzeitpunkt gelenkt und sei in grob fahrlässiger Weise ein riskantes Flugmanöver geflogen. Der Beklagte bestreitet dies und erhebt die Einrede der Verjährung.

Die Klägerin zu 1 begehrt Ersatz der für die Bestattung ihres Ehemannes aufgewendeten Kosten in Höhe von 10.598,50 DM (= 5.418,93 €). Weiterhin begehrt sie die Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes und die Feststellung der Schadensersatzpflicht für sämtliche materiellen und immateriellen Schäden, welche ihr auf Grund des Flugunfalls entstanden sind, soweit diese Ansprüche nicht auf Dritte übergegangen sind. Die Klägerin zu 2 und der Kläger zu 3 begehren als die noch minderjährigen Kinder des verstorbenen unterhaltspflichtigen D. eine im voraus zu entrichtende monatliche Geldrente in Höhe von jeweils 160 € bis zur Vollendung ihres 18. Lebensjahres einschließlich der rückständigen Beträge ab August 1999, sowie die Feststellung der Verpflichtung des Beklagten, sämtlichen darüber hinausgehenden Unterhaltsschaden zu ersetzen.

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Das Landgericht hat der Klage hinsichtlich der Zahlungsansprüche und dem Antrag auf Feststellung der Pflicht zum Ersatz des Unterhaltsschadens im wesentlichen stattgegeben; die Klage auf angemessenes Schmerzensgeld und auf Feststellung der Ersatzpflicht des Beklagten für weitere Schäden hat es abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Verpflichtung des Beklagten nicht über die Zahlung eines Gesamtbetrages von 163.613,40 € (= 320.000 DM) hinausgehe. Mit der vom Senat zugelassenen Revision verfolgt der Beklagte sein Ziel der vollen Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht - dessen Urteil in OLGR Celle 2004, 69 veröffentlicht ist - ist der Auffassung, der Beklagte hafte als Nachlaßpfleger für die unbekannten Erben des Fluglehrers K. nach §§ 44, 47, 35 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (Fassung ab 1. März 1999) für die durch den Tod des D. eingetretenen materiellen Schäden. D. habe mit dem Fluglehrer K. als Luftfrachtführer einen Beförderungsvertrag geschlossen und sei bei dem "Schnupperflug" Fluggast im Sinne des § 44 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (a.F.) gewesen. Nach der Definition des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 30. November 1983 - IVa ZR 32/82 - VersR 1984, 155) sei Fluggast derjenige, der weder das Luftfahrzeug verantwortlich führe noch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu unterstützen bzw. sonstige Dienste im Flugzeug zu verrichten habe. Selbst wenn D. zeitweise die Steuerung des Flugzeugs übernommen habe, habe er dadurch lediglich in die Funktion und die Bedienung eines Ultra-Leichtflugzeugs "hineinschnuppern" wollen. Dadurch sei er weder Flugzeugführer noch zu einem Mitglied des

"fliegenden Personals" geworden, das seitens des Flugbetreibers zu einer Tätigkeit angestellt worden sei, um - aus fliegerischer Notwendigkeit - bestimmte Funktionen zu übernehmen. D. sei auch nicht Flugschüler gewesen, da ein Schulungsvertrag noch nicht abgeschlossen, sondern letztlich das Fernziel des "Schnupperfluges" gewesen sei. Den Flug habe K. auch nicht aus reiner Gefälligkeit, sondern mit Blick auf die beabsichtigte spätere Schulung des Unterhaltspflichtigen aus luftsportlichem Interesse durchgeführt. Es sei deshalb von einem unentgeltlichen Beförderungsvertrag zwischen D. und K. auszugehen. Obwohl ein Transport von einem Ort zu einem anderen Ort nicht geschuldet gewesen sei, sei eine Beförderung gegeben. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Senatsurteil BGHZ 88, 70, 74) sei nämlich auch bei einem Rundflug von einer Beförderung auszugehen. Daran ändere nichts, daß der Flug aus luftsportlichem Interesse durchgeführt worden sei.

Die Ansprüche der Kläger seien auch nicht verjährt. Zwar sei die Klage genau 3 Jahre und einen Tag nach dem Unfall eingereicht worden. Eine Kenntnis von der Person des Ersatzpflichtigen - dem Beklagten als Nachlaßpfleger - hätten die Kläger aber frühestens mit dessen Bestellung erlangt.

II.

Das Berufungsurteil hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Ansprüche der Kläger gegen den Beklagten nach §§ 44, 47, 48 Abs. 1, 35 Luftverkehrsgesetz, § 1967 Abs. 1 BGB i.V.m. §§ 1960 Abs. 3, 1958 BGB kommen mangels eines auf Beförderung im Sinne des Luftverkehrsgesetzes gerichteten Vertrages zwischen D. und K. nicht in Betracht.

1. Im Ansatz zutreffend prüft das Berufungsgericht die §§ 44, 47, 35 Luftverkehrsgesetz in der zum Zeitpunkt des Fluges geltenden Fassung (§ 72 Luftverkehrsgesetz) als in Frage kommende Haftungsnormen für die Ansprüche der Kläger.

a) Keinen rechtlichen Bedenken begegnet die Beurteilung des verunglückten Ultraleichtflugzeugs als Luftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz. Dementsprechend war K. als Halter des Flugzeuges auch der verantwortliche Luftfrachtführer. Dies wird von der Revision auch nicht in Frage gestellt.

b) Eine Haftung nach § 33 Abs. 1 Satz 1 nebst §§ 34 bis 43 Luftverkehrsgesetz kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil D. Insasse des verunglückten Flugzeugs war. Die Gefährdungshaftung nach diesen Vorschriften greift nämlich nicht zu Gunsten des Geschädigten ein, der am Betrieb des Luftfahrzeugs selbst beteiligt war. Sie betrifft nur Personen und Sachen, die sich im Unfallzeitpunkt nicht im Flugzeug befinden (vgl. Senatsbeschluß vom 8. Mai 1962 - VI ZA 6/62 - VersR 1962, 530; Senatsurteile BGHZ 88, 70, 72; vom 25. Mai 1971 - VI ZR 248/69 - VersR 1971, 863 und vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89 - VersR 1991, 341; Giemulla/Schmid, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, § 33 Luftverkehrsgesetz, Rdnr. 3; Hofmann/Grabherr, § 33 Luftverkehrsgesetz, Rdnr. 5; Schleicher/Reymann/Abraham, 3. Aufl., § 33 Luftverkehrsgesetz, Anm. 4; Geigel/Mühlbauer, Haftpflichtprozeß, 24. Aufl., 29. Kap., Rdnr. 21).

c) Für die Haftung gegenüber einem Flugzeuginsassen und seinen gesetzlich unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen sind hingegen die Haftungsvorschriften nach den §§ 44 bis 51 Luftverkehrsgesetz maßgebend. Voraussetzung für die besondere Haftung des Luftfrachtführers nach den §§ 44 bis 51

Luftverkehrsgesetz ist, daß zwischen dem Flugzeuginsassen und dem Luftfrachtführer ein auf Beförderung gerichteter Vertrag bestanden hatte. Davon geht auch das Berufungsgericht aus.

aa) Hingegen spielt im Streitfall keine Rolle, ob für die Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz die im Versicherungsrecht geltende Definition des Fluggastes (§ 4 Nr. (3) lit. a der AUB 61 i.d.F. von 1961 (VerBAV 1961, 211) oder i.d.F. von 1984 (VerBAV 1984, 10) oder gemäß § 3 Abs. 3 der Bedingungen für die Unfall-Zusatzversicherung (BBUZ; i.d.F. von 1984, VerBAV 1984, 2, 6)) gilt, wonach Fluggast ist, wer als Flugzeuginsasse nicht zum fliegenden Personal oder zum Flugzeugpersonal zählt (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 30. November 1983 - IVa ZR 32/82 - VersR 1984, 155; im Grundsatz ebenso: BGH, Urteil vom 16. Juni 1999 - IV ZR 44/98 - VersR 1999, 1224, 1225; OLG Koblenz VersR 1998, 1146, 1147). Die maßgebenden Kriterien für die Definition des Fluggastes im Sinne der Versicherungsbedingungen könnten - entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts - bei Anwendung des Luftverkehrsgesetzes nicht ohne nähere Prüfung herangezogen werden. Insoweit bestehen erhebliche Unterschiede nach Normzusammenhang, Sinn und Zweck der entsprechenden Versicherungsbedingungen und der Haftungsvorschriften nach dem Luftverkehrsgesetz.

bb) Im Streitfall kommt es darauf jedoch nicht an, weil sich D. dem Fluglehrer K. jedenfalls nicht zum Zwecke der Beförderung anvertraut hat und mithin der Flug nicht in Erfüllung eines Beförderungvertrags unternommen wurde. Dieses Erfordernis für die Haftungserleichterungen nach den §§ 44 ff. Luftverkehrsgesetz ergibt sich zum einen aus dem Wortlaut des § 33 Abs. 1 Satz 2 Luftverkehrsgesetz, wonach für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gegenüber einem Fluggast ... die besonderen Vorschriften der §§ 44 bis 54 gelten. Des weiteren lautet die Überschrift des betreffenden zweiten Unterab-

schnitts des Luftverkehrsgesetzes in der für den Streitfall geltenden Fassung "Haftung aus dem Beförderungsvertrag". Dementsprechend kommen die §§ 44 bis 51 Luftverkehrsgesetz und insbesondere die damit verbundene Beweiserleichterung in § 45 Luftverkehrsgesetz (a.F.) nur zur Anwendung, wenn der Flug aufgrund eines Beförderungsvertrags durchgeführt wird (vgl. Senatsbeschluß vom 8. Mai 1962 - VI ZA 6/62 - aaO; Senatsurteile BGHZ 76, 32, 33; BGHZ 88, 70, 72 f.; vom 14. November 1967 - VI ZR 216/65 - LM Nr. 5 zu § 44 Luftverkehrsgesetz und vom 25. Mai 1971 - VI ZR 248/69 - aaO, S. 863; Hofmann/ Grabherr, Luftverkehrsgesetz 2. Aufl., § 44 Rdnr. 13).

cc) Für die Beantwortung der Frage, ob ein Beförderungsvertrag gegeben ist, ist die dem Flug zugrundeliegende Interessenlage insbesondere hinsichtlich des mitfliegenden Insassen maßgebend.

(1) Dies ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte und der Begründung zu § 33 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz. § 33 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz beruht wortgleich auf § 19 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 16. Juli 1957 (BGBl. I 1957, 710, 712). Vor diesem Änderungsgesetz war mit dem 4. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 26. Januar 1943 (RGBl. I 1943, 69) eine sehr weitgehende gesetzliche Haftpflicht für die Flugausbildung eingeführt worden, was mit der damaligen gesteigerten Bedeutung der vormilitärischen Flugausbildung begründet wurde (vgl. amtliche Begründung in DJ 1943, 123, 124 zu § 29m Luftverkehrsgesetz). Demgegenüber entschied sich 1957 der Gesetzgeber, die Haftung für Schäden bei der Flugausbildung gänzlich aus dem Luftverkehrsgesetz herauszunehmen. Es erschien ihm nunmehr "keineswegs angebracht", dem Flugschüler die erleichterten Haftungsvoraussetzungen aus dem Luftverkehrsgesetz weiterhin zugute kommen zu lassen, denn "der Flugschüler begibt sich bewußt in die Gefahren des Luftverkehrs" (Regierungsentwurf, BT-Drucks. II/1265, S. 13). Demnach hielt es der

Gesetzgeber nicht für angemessen, demjenigen die Haftungserleichterungen des Luftverkehrsgesetzes zukommen zu lassen, der sich für die technische Seite der Luftfahrt und damit auch für die gefahrenbegründenden Abläufe des Luftverkehrs interessiert, diese Technik und diese Gefahren kennenlernen will und vor allem deshalb an dem zum Schadensereignis führenden Flug teilnimmt. Nach § 33 Abs. 1 Satz 3 Luftverkehrsgesetz verbleibt es in einem solchen Fall bei der Haftung nach den allgemeinen Vorschriften gegenüber Personen, die zu Luftfahrern ausgebildet werden.

(2) Dem entspricht die Rechtsprechung des erkennenden Senats, wonach es an einem Beförderungsvertrag fehlt, wenn der Flug zum Zwecke der Ausübung des Flugsports angetreten wurde. Steht die flugsportliche Betätigung ganz im Vordergrund, während die Beförderung nur einen zwar notwendigen, aber unselbständigen Faktor für diesen Bestimmungsgrund darstellt, entsprechen die diesen Flügen zugrundeliegenden Rechtsbeziehungen in aller Regel nicht der Pflichten- und Risikozuordnung eines Beförderungverhältnisses (vgl. Senatsurteile BGHZ 88, 70, 72 f. und vom 25. Mai 1971 - VI ZR 248/69 - VersR 1971, 863 für die Durchführung eines Schleppfluges; ebenso OLG Karlsruhe, VersR 1969, 287; LG Frankfurt/Main, VersR 1994, 1485 f.). Die Haftungserleichterungen nach den §§ 44 bis 51 Luftverkehrsgesetz sollen nämlich nur eingreifen, wenn das Beförderungsinteresse gegenüber dem an dem Erlernen oder der Ausübung des Flugsports im allgemeinen gegebene im Vordergrund steht und dem Flug sein Gepräge gibt.

(3) Ein Beförderungsvertrag im Sinne der §§ 44 ff. Luftverkehrsgesetz ist deshalb nur dann gegeben, wenn das Interesse des Flugzeuginsassen hauptsächlich darin besteht, in der Luft befördert zu werden, sei es um an einen anderen Ort zu gelangen oder wie bei einem Rundflug auch nur in den Luftraum zu kommen, um etwa eine besondere Höhensicht zu erhalten oder bei einer

Ballonfahrt, um ein besonderes Fluggefühl zu erfahren. Dementsprechend hat der erkennende Senat bei Ballonfahrten von Gästen eines luftsportlichen Vereins (vgl. Senatsurteil vom 14. November 1967 - VI ZR 216/65 - aaO; ferner OLG München VersR 1990, 1247 mit Nichtannahmebeschluß des Senats vom 29. Mai 1990 - VI ZR 278/89 -) und für einen Rundflug zur Golfplatzbesichtigung für ein passives Vereinsmitglied (vgl. Senatsurteil BGHZ 88, 70, 74) einen Beförderungsvertrag bejaht. Der wesentliche Zweck der Beförderung muß somit darin liegen, dem Fluggast den Nutzen einer Ortsveränderung - sei es auch nur in die Höhe - und/oder ihm einen fliegerischen Genuß zu verschaffen, der sich aus dem Gefühl des Fliegens selbst ergibt. Nur bei einer solchen Konstellation begibt sich der Fluggast hinsichtlich der technischen Bewältigung in die Obhut des Luftfrachtführers und sieht es letzterer zugleich als seine vertragliche Aufgabe an, vollumfänglich für die technische Bewältigung des Fluges Sorge zu tragen, um dem Fluggast die Vorteile des Fliegens zu verschaffen.

Dieses Obhutsverhältnis zum Nutzen des Fluggastes charakterisiert den Beförderungsvertrag im Sinne der § 33 Abs. 1 Satz 2, §§ 44 bis 51 Luftverkehrsgesetz (vgl. Giemulla/Schmid, aaO, § 33 Luftverkehrsgesetz, Rdnr. 3; § 44 Luftverkehrsgesetz, Rdnr. 52) und stellt den Grund für das vermutete Verschulden des Luftfrachtführers im Falle eines Flugunfalls dar (vgl. Giemulla/Schmid, aaO, § 44 Luftverkehrsgesetz, Rdnr. 3). Eben weil dabei allein dem Luftfrachtführer die technische Abwicklung und damit die Abwendung der im Luftverkehr drohenden Gefahren obliegt und der Fluggast nur die sich aus dem Fliegen ergebenden Vorteile ziehen soll, ist der Fluggast vom Nachweis eines Verschuldens entlastet. Die Anwendung der §§ 44 bis 51 Luftverkehrsgesetz kommt daher nur bei Vorliegen eines solchen Obhutsverhältnisses in Betracht.

d) Nach den von der Revision nicht angegriffenen tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts sind im Streitfall diese Voraussetzungen nicht

gegeben. Danach wollte D. durch den Flug Flugeigenschaften und Bedienung des Ultra-Leichtflugzeuges des K. kennenlernen. Dementsprechend nahm D. im Flugzeug den vorderen Platz ein, der gewöhnlich dem Piloten oder dem Flugschüler vorbehalten ist. Als aktiver Drachenflieger wollte er die flugtechnischen Aspekte eines Fluges mit einem Ultra-Leichtflugzeug kennenlernen, sei es um zumindest diese luftsportliche Erfahrung zu machen oder um sich schließlich für die Ausbildung in diesem Fluggerät zu entscheiden. Hingegen bestand sein Interesse an dem Flug nicht darin, befördert zu werden. Vielmehr trat die eigentliche Beförderungsleistung in den Hintergrund.

Die Kläger haben deshalb gegen den Beklagten keine Ansprüche aufgrund der besonderen Haftung nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes.

2. Eine Haftung des Beklagten kommt allerdings nach den allgemeinen Vorschriften in Betracht, insbesondere aus deliktischer Sicht (§§ 823 Abs. 1, 844 BGB).

a) Insoweit haben die Kläger in ihrer Replik auf die Klageerwiderung zu einem Verschulden seitens des Fluglehrers K. hinreichend vorgetragen und Beweis angeboten. Auch dem Vortrag des Beklagten, der Unfall sei auf einen Herzinfarkt des Fluglehrers K. zurückzuführen, sind die Kläger - unter Beweisantritt - entgegengetreten. Aus der Sicht des Berufungsgerichts kam es hierauf bisher nicht an. Dem wird nunmehr nachzugehen sein.

b) Schadensersatzansprüche nach den §§ 823 Abs. 1, 844 BGB sind auch nicht verjährt, § 852 BGB a.F.. Das Berufungsgericht weist in diesem Zusammenhang zu Recht darauf hin, daß den Klägern erst mit der Bestellung des Beklagten als Nachlaßpfleger für die unbekannten Erben des K. am 10. Juni

2002 die gerichtliche Geltendmachung ihrer Ansprüche möglich wurde und dementsprechend erst die Verjährungsfrist zu laufen begann.

III.

Das angefochtene Urteil ist somit aufzuheben und die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Müller Greiner Diederichsen

Pauge Zoll