

Neues aus der Rechtsprechung zur Luftfahrt

I. Luftfrachtführerhaftung nicht gewerblich tätiger Privatpiloten

Monika Thürmer



OLG Hamm, Urteil vom 18. März 2021 - 27 U 34/18 - juris

Auch Privatpiloten können Frachtführer im Sinne von § 45 LuftVG sein und damit nach dieser Vorschrift haften. Denn danach ist der Luftfrachtführer für den Fall, dass ein Fluggast durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt wird, verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen (Absatz 1).

Da die mit Änderungsgesetz vom 10. Juli 2020 in das Gesetz eingefügte Haftungsbeschränkung¹ nicht für Verträge über eine Luftbeförderung gilt, die vor dem 17. Juli 2020 geschlossen wurden, finden sie in dem der Entscheidung des OLG Hamm zugrundeliegenden Fall, in dem die Beförderung im Jahr 2013 stattfand, (noch) keine Anwendung.

1. Sachverhalt

Der Entscheidung liegt zugrunde, dass ein Familienvater den Rücktransport seiner Familie von einer Nordseeinsel zurück auf das Festland organisieren wollte, weil sich seine Frau kurz vor Ende des dort verbrachten Urlaubs verletzt hatte und den PKW der Familie nicht nach Hause fahren konnte. Telefonisch wurde vereinbart, dass der Flug gegen Zahlung von 600 EUR für Hin- und Rückflug bei minutengenauer Abrechnung erfolgen sollte. Auf dem Hinflug flog die Person mit, die anschließend das Familienfahrzeug zurückfahren sollte. Dort wurden dann sieben Personen an Bord genommen, vier der Passagiere waren noch keine zehn Jahre alt. Auf dem Rückflug stürzte das Flugzeug ab, die Ursache ist streitig. Es wurde eine Untersuchung durch die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung - BfU - durchgeführt, die veröffentlicht wurde (Untersuchungsbericht BFU 3X117-13). In diesem wurde als Ergebnis wiedergegeben, der Flugunfall beruhe auf einer nicht ausreichenden Kraftstoffreserve, deren mangelnder Überprüfung und Überwachung während des Fluges, dem Versuch trotz erreichbarer, geeigneter Notgelände den Zielflugplatz zu erreichen und einer falschen Einschätzung der Hindernisfreiheit bzw. deren Höhe.

Bei dem Absturz verstarben der Pilot sowie vier Passagiere, alles Angehörige der späteren Klägerin, die zu diesem Zeitpunkt ein Jahr alt war. Diese und zwei weitere Kinder überlebten den Unfall. Die Klägerin wurde bei dem Unfall schwer verletzt und musste sich mehreren, zum Teil längeren Aufenthalten in diversen Krankenhäusern unterziehen. Die Spätfolgen, die sich für die Klägerin aus dem Schadensereignis ergeben können, sind angesichts des jungen Alters noch nicht völlig absehbar, es wird aber Zeit ihres Lebens ein Dauerschaden mit einem gutachtlich geschätzten zukünftigen Grad der Minderung der Erwerbsfähigkeit von 60 - 80 Prozent bestehen bleiben.

Erstinstanzlich wurde der mit der Klage als Erbe in Anspruch genommene Sohn des Piloten antragsgemäß verurteilt, das OLG Hamm hatte auf die Berufung die Beschränkung der Haftung auf den Nachlass angeordnet und den Urteilsausspruch geringfügig eingeschränkt, diese im Übrigen aber zurückgewiesen (Urteil vom 22. Januar 2019; veröffentlicht in Juris).

Im Fokus der Entscheidung stand neben dem streitigen Abschluss eines Beförderungsvertrags die Frage, ob nicht Kraftstoffmangel bzw. die mangelhafte Überwachung der Kraftstoffreserven, sondern ein technischer Defekt an Motor oder Benzinpumpe ursächlich für den Absturz war. Eine dazu beantragte Beweiserhebung wurde damit abgelehnt, dass dem nur Vermutungen zugrunde lägen, es sich deshalb um Angaben ins Blaue hinein und damit um einen Ausforschungsbeweisantrag handele, dem nicht nachzugehen sei.

Dieses Urteil hatte der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 14. Januar 2020 aufgehoben (- VI ZR 97/19 -, juris) und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das OLG Hamm zurückverwiesen. Er befand, die Anforderungen an eine hinreichende Substantiierung des dem Beklagten obliegenden Entlastungsbeweises nach § 45 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG seien überspannt und der angebotene Sachverständigenbeweis zu Unrecht nicht eingeholt worden. Es sei nicht von vornherein ausgeschlossen, dass sich das Berufungsgericht nach Erhebung des angebotenen Sachverständigenbeweises zu dem vom Beklagten vermuteten unverschuldeten Motorschaden die Überzeugung gebildet hätte, dass der Absturz nicht durch ein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen des Piloten, sondern allein durch einen technischen Defekt verursacht worden sei. Es sei nicht von vornherein ausgeschlossen, dass die sachverständige Untersuchung des Motors ergebe, dass eine den Absturz vermeidende Handlungsoption für den Piloten nicht mehr bestanden habe (s. dazu auch Schwenker, jurisPR-BGHZivilR 22/2020 Anm. 5).

Das OLG Hamm hat danach ein schriftliches Gutachten eingeholt. In diesem Sachverständigen Gutachten wurde ausgeführt, dass die Frage, ob eine Untersuchung des Motors und seiner Komponenten pauschal Erkenntnisse in dem vorliegenden Fall erbringen könne, zwar zu bejahen sei. Diese Untersuchung habe durch die BfU aber technisch sinnvoll bereits stattgefunden und ihm sei telefonisch auf Nachfrage glaubhaft im Detail erläutert worden, dass eine Untersuchung z. B. der Zündkerzen, des Zündmagnetantriebs, des Zustands der Zylinder im Innenraum und des sich freidrehenden Propellers erfolgt sowie andere Details geprüft worden seien, ohne einen zu beanstandenden Mangel an den Komponenten gefunden zu haben und das Ergebnis des Unfalluntersuchungsberichts bestätigt worden.

¹Der Luftfrachtführer haftet seitdem für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 128.821 Rechnungseinheiten, wenn der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechts-widrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde (Absatz 2 Nr. 1) oder der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde (Absatz 2 Nr. 2). Im Fall von mehreren Ersatzberechtigten verringern sich in einem solchen Fall die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu diesem Betrag steht (Absatz 3).

Die unter Einschaltung der für die Ermittlungen zuständigen Staatsanwaltschaft und Kreispolizeibehörde sowie durch die Parteien angestellten Nachforschungen hatten nach den Feststellungen des entscheidenden Senats zuletzt übereinstimmend ergeben, dass der Flugzeugmotor (und seine Komponenten), die der Beklagte ausfindig gemacht haben wollte, durch Verschrottung entsorgt worden sei und daher nicht mehr für eine Untersuchung zur Verfügung stehe.

2. Die erneute Berufungsentscheidung

In seiner erneuten Entscheidung hat das OLG Hamm die Berufung ebenfalls zurückgewiesen.

Da ein Beförderungsvertrag vorliege, sei § 45 LuftVG anwendbar und der Beklagte habe den danach geforderten Entlastungsbeleg nicht führen können.

a) Beförderungsvertrag

Für die Frage der Haftung nach § 45 LuftVG kommt es entscheidend darauf an, ob die jeweilige Beförderung aus Vertrag geschuldet ist, nicht vertraglich vereinbarte Beförderungen scheiden aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift aus. Das betrifft insbesondere solche aus Gefälligkeit, wie der Bundesgerichtshof schon 1983 entschieden hat (BGH, VI ZR 289/81, Urteil vom 05.07.1983, juris Rn. 6 ff.). Es kommt dagegen nicht entscheidend darauf an, ob die Beförderung unentgeltlich erfolgt ist. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Empfänger einen Anspruch auf die Leistung hatte und (irgend) ein Entgelt verlangt wurde. Ein solcher Rechtsbindungswille wird in der Regel dann bejaht, wenn der Leistende selbst ein rechtliches oder wirtschaftliches Interesse an der gewährten Leistung hat (so OLG Hamm a.a.O. gestützt auf OLG München, 10 U 2346/15, Urteil vom 04.11.2016, Rn. 27).

Das OLG Hamm hat den Rechtsbindungswillen und damit eine rechtsgeschäftliche Beförderung bejaht, da jedenfalls ein Entgelt vereinbart war. Als unerheblich wurde beurteilt, ob der Pilot einen eigenen Anteil an den Kosten des Fluges tragen sollte oder nicht, da das damit gegebene Interesse an der Beförderung der Passagiere eine Gefälligkeit nach Ansicht des OLG ausschließt. Auch der Umstand, dass einer der Passagiere verletzungsbedingt befördert werden sollte, lässt die Beförderung aus Sicht des OLG nicht als Gefälligkeit im Sinne einer „Nothilfe“ erscheinen. Einen wesentlichen Gesichtspunkt stellt bei dieser Bewertung das regelmäßig auf Seiten eines Hobbypiloten vorliegen-

de Interesse an derartigen Flügen dar, weil diesem durch eine Kostenbeteiligung oder Kostenübernahme des Vertragspartners die Möglichkeit eröffnet werde, dem von ihm gewählten Hobby und damit seinem eigenen Vergnügen mit weniger finanziellem Aufwand nachzugehen. Dass die Kosten durch das vereinbarte Entgelt nur zum Teil abgedeckt wurden, steht der Bewertung als Luftbeförderung deshalb nicht entgegen. Anders wird die Situation des „Schnupperfluges“ beurteilt, da hierbei das Interesse des Flugzeuginsassen nicht nur hauptsächlich darin besteht, in der Luft befördert zu werden (vgl. BGH, Urteil vom 15. März 2005 – VI ZR 356/03 –, juris).

b) Grund und Umfang der Haftung des verantwortlichen Piloten Liegt ein Beförderungsvertrag vor, ist der Fluggast im Fall eines Unfalls nach allgemeiner Ansicht vom Nachweis des Verschuldens entlastet. Grund dafür ist, dass er sich hinsichtlich der technischen Bewältigung in die Obhut des Luftfrachtführers begeben hat, allein dem Luftfrachtführer die technische Abwicklung sowie die Abwendung der im Luftverkehr drohenden Gefahren obliegt und der Fluggast nur die sich aus dem Fliegen ergebenden Vorteile ziehen soll (so auch schon BGH, VI ZR 356/03, Urteil vom 15.03.2005, Rn. 18 f.). Nicht erheblich ist deshalb auch, ob ein gewerblicher oder ein nichtgewerblicher Flug durchgeführt wird und ob eine Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt durch Inhaber von Privatpilotenlizenzen überhaupt zulässig wäre. Der nach § 45 LuftVG in Anspruch Genommene

GETESTET VON
FLIEGER MAGAZIN

PERMANON

IHR ANSPRECHPARTNER
FÜR HOCHWERTIGE PFLEGEPRODUKTE

SIE FINDEN UNS AUF DER AERO
HALLE/STAND NR. A5-217

PERMANON GMBH WINTERSTETTEN 53, 88299 LEUTKIRCH
TEL. 07567-1563 • FAX. 07567-1031 • EMAIL INFO@PERMANON.DE

WWW.PERMANON.DE

Impressum:

Herausgeber:

**GAEA German Aviation Expert Association
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.**

Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart

Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847

E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de / Redaktion: gan@luftfahrt-sv.de

Internet: www.luftfahrt-sv.de / www.aviationnews.de / www.gaea.aero

Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Redaktionsteam: Reinhard Kircher (V.i.S.d.P.), Pressereferent: Marco Niles

Vorstand: Rachel McKay, Dr. Harald Hanke, Michael Orf, Hans Joachim Benfer

Ehrenpräsident: RA Wolfgang Hirsch † 18.01.2019, Ehrenmitglieder: Claus-Dieter Bäumer,

Klaus-Rudolf Kelber, Alexander Körber, Rainer Taxis

Lektorat: Vorstand VDL e.V. mit freundlicher Unterstützung von Ulla Barthold

Druck: C. Maurer GmbH & Co. KG

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Fotos:

Titel / U2 / Centerfold / U4

© Reinhard Kircher

kann seine Haftung nur ausschließen, wenn er den erforderlichen Entlastungsbeweis führen und nachweisen kann, dass kein Fehler des Piloten oder seiner Leute ursächlich für den Unfall gewesen ist.

Dieser Entlastungsbeweis ist dem Beklagten hier nicht gelungen. Erschwerend hat sich dabei ausgewirkt, dass die von dem Beklagten angestrebte Untersuchung des verunfallten Flugzeuges bzw. dessen Motors nebst Komponenten durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen nach dessen Vernichtung unmöglich geworden war. Das Wrack war nach Abschluss der Untersuchung durch die BfU und Freigabe seitens der Staatsanwaltschaft entsorgt und verschrottet worden, auch der Motor des Flugzeugwracks konnte nicht mehr auffindig gemacht werden.

Nach Ansicht des OLG bedurfte es deshalb keiner abschließenden Entscheidung darüber, ob die Wertung in dem zuletzt eingeholten Sachverständigengutachten, wonach Pilotenfehler die Unfallursache seien, zutreffend ist. Jedenfalls sei dies auf Grund der Ausführungen des Sachverständigen nicht auszuschließen. Der erste Sachverständige wurde mit der Begründung nicht angehört, dass ohne eine Möglichkeit der Untersuchung des verunfallten Flugzeuges bzw. dessen Motors nebst Komponenten die Führung des Entlastungsbeweises ausgeschlossen sei. Der Entlastungsbeweis könne nicht geführt werden, weil es an belastbaren und feststehenden Anknüpfungstatsachen fehle, die eine - allein noch mögliche - Überprüfung der Vorgehensweise des Piloten hinsichtlich eines Entlastungsbeweises ermöglichen würden. Weder sei bekannt, ob der Pilot eine Kontrolle der noch vorhandenen Treibstoffmenge vorgenommen habe, noch, ob und wie während des Rückfluges eine Kontrolle der Entwicklung des Treibstoffvorrats vorgenommen wurde. Auch die Flugplanung des Piloten sei unbekannt geblieben. Soweit der Privatsachverständige des Beklagten davon ausgehe, dass der Pilot „offensichtlich korrekt Flugvorbereitungen durchgeführt“ habe, schließe er dies nur daraus, dass dieser bei einem größeren Flugvorhaben am 17.05.2013 ausweislich der beigefügten Aufzeichnungen derartige Flugvorbereitungen vorgenommen habe. Dabei handele es sich aber lediglich um unzulässige Mutmaßungen.

Auch soweit der Privatsachverständige „irgendeine technische Störung“ in seiner Ergänzung zum Gutachten als Grund für den Absturz angebe, fehlten hinreichende tatsächliche Umstände, die einen derartigen Rückschluss erlauben würden. Schon das Landgericht habe eine Vielzahl von Aussagen hervorgehoben, aus denen sich eindeutig ergebe, dass keine gesicherten Erkenntnisse zu diesen Umständen vorlägen. Zeugen hätten zwar Motorprobleme wahrgenommen, damit fehlten aber notwendige Anknüpfungstatsachen dazu, ob der Pilot die Probleme unmittelbar erkannt, zutreffend gewertet und hierauf zeitnah reagiert habe. Dies wäre jedoch zwingende Grundlage, um den Entlastungsbeweis führen zu können. Schließlich komme der Privatsachverständige am Ende seiner Ergänzung selbst zu der Einschätzung, dass niemand bei diesem Flug dabei gewesen sei, der heute gesicherte Auskunft über die letzten Minuten bzw. Sekunden des Fluges geben könne.

3. Fazit

Der nun schon über viele Jahre durch mehrere Instanzen laufende Fall zeigt die Schwierigkeiten auf, die bei solchen nicht-gewerblich durchgeführten Flügen mit Kostenbeteiligung entstehen können, wenn es zu einem Unfall gekommen ist. Insbesondere wenn es dabei Tote und Schwerverletzte gege-

ben hat, werden in der Regel zuerst die BfU und die Staatsanwaltschaft tätig. Dies führt automatisch dazu, dass den von der BfU getroffenen Feststellungen ein erhebliches Gewicht zukommt. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der in einem solchen Fall erstellte Unfallbericht der BfU schwerpunktmäßig nicht der Klärung der Schuldfrage oder der Haftungsfrage, sondern der Ermittlung von Sicherheitsdefiziten - seien sie technischer oder menschlicher Art (Human factors) - dient (§ 3 Flugunfalluntersuchungsgesetz). So bitter dies für ohnehin schon schwer betroffene Angehörige eines Piloten erscheinen mag, sollte im Fall des Verdachts auf einen technischen Defekt als Unfallursache, wie er auch hier geäußert wurde, ein Sachverständigengutachten über das Wrack - etwa im Wege des Beweissicherungsverfahrens - veranlasst werden. Gerade in einem solchen Fall können sonst nach dessen Freigabe durch die Staatsanwaltschaft, die gegen einen Verstorbenen keine Ermittlungen mehr führt, unwiederbringlich verloren gehen.

Ist dies leider schon der Fall, bleibt einem eingeschalteten Sachverständigen nur noch die Möglichkeit, die bisher gutachtlich getroffenen Feststellungen in Zweifel zu ziehen. Gelingen kann dies aber nur dann, wenn aufgezeigt werden kann, dass das Gutachten unter einem durchgreifenden, rechtlich erheblichen Mangel leidet, in sich widersprüchlich ist, auf offensichtlichen Unrichtigkeiten beruht oder nach den Maßstäben der einschlägigen Wissenschaft nicht methodengerecht erstellt wurde und deshalb nicht nachvollziehbar ist. Dazu müssen allerdings geeignete Anknüpfungspunkte vorliegen, die hier offenbar gefehlt haben. Da weder eine Flugplanung noch sonst eine Dokumentation des Fluges - mit Ausnahme einer navigatorischen und meteorologischen Flugvorbereitung - auffindbar war, ist dies in der dargestellten Entscheidung zu Recht als Anknüpfungstatsache ausgeschieden worden. Es bleibt die Frage der ausreichenden Kraftstoffreserven, die von der BfU mit Hilfe der von ihr anhand des Flughandbuchs und der Aussagen des Halters gewonnenen Daten durchgeführt wurde. Dies ist jedoch mit vielen Unsicherheiten belastet, denn eine Reihe notwendiger Daten - wie die tatsächlich gewählte Einstellung der Leistung und die meteorologischen Bedingungen während des Fluges - ließen sich nicht klären. Dass die Tanks bei Auffindesituation des Wracks leer waren, kann natürlich auch an deren Beschädigung gelegen haben. Hier wäre sicher eine Bodenuntersuchung hilfreich gewesen. Ob die Benzinpumpe, die Kraftstoffzufuhr, der Vergaser oder der Motor Fehlfunktionen hatten, lässt sich ohne diese Komponenten allenfalls mutmaßen und es ist deshalb kaum zu beanstanden, dass das Vorliegen dafür hinreichender Anknüpfungstatsachen verneint wurde.

Es stellt sich aber auch die Frage, ob die Feststellung, dass ein technischer Defekt zu dem von Zeugen bekundeten Motorstottern geführt hat, zum Erfolg hätte führen können. Das Berufungsgericht hat dies im Wesentlichen damit verneint, dass es schon an hinreichenden Anknüpfungstatsachen für eine Überprüfung der Vorgehensweise des Piloten gefehlt hat, insbesondere im Hinblick auf das Kraftstoffmanagement und die Flugplanung. Damit ist das Berufungsgericht der Rechtsprechung gefolgt, die für den Entlastungsbeweis verlangt, dass der verantwortliche Pilot den Unfall trotz der ihm möglichen Sorgfalt nicht vermeiden konnte. Zu diesen Pflichten gehört auch die Durchführung eines standardmäßigen Notfallprogramms im Fall einer Gefahrenlage (vgl. dazu OLG Düsseldorf, Urteil vom 12. Oktober 2011 – I-18 U 216/10 –, juris Rn. 30 f.).

© Monika Thürmer