
Datum: 18.09.2012
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 27. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 27 U 24/12
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2012:0918.27U24.12.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 02 O 269/11

Tenor:

Die Berufung des Beklagten zu 2) gegen das am 30.12.2011 verkündete Teilgrund- und Schlussurteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Münster wird zurückgewiesen.

Die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten des Klägers in der Berufungsinstanz werden den Beklagten zur Hälfte als Gesamtschuldner auferlegt; die andere Hälfte dieser Kosten wird dem Beklagten zu 2) auferlegt.

Die Beklagten und die Streithelferin der Beklagten tragen ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Den Beklagten wird nachgelassen, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Gründe:

I.

Der Kläger macht – in zweiter Instanz jetzt noch gegen den Beklagten zu 2. – Schadensersatzansprüche wegen des Unfalls vom 11.07.2009 geltend, den er während des

1

2

3

Fluges mit dem vom Beklagten zu 2. gesteuerten Flugzeug des Beklagten zu 1. erlitt. Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes der ersten Instanz wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils verwiesen.

Das Landgericht hat der Klage gegen beide Beklagte im Wege eines Teilgrund- und Schlussurteils stattgegeben. Zur Haftung des Beklagten zu 2. hat es im Wesentlichen ausgeführt: Der Beklagte zu 2 hatte weder nach § 45 LuftVG, da er nicht Luftfrachtführer sei, noch nach § 48 LuftVG, da er nicht als ausführender Luftfrachtführer eingeordnet werden könne. Seine Haftung folge aber aus § 823 Abs. 1 BGB, da er seine aus § 3 LuftVO folgenden Verkehrssicherungspflichten verletzt habe. Der Beklagte zu 2 sei verpflichtet gewesen, sich selbst davon zu überzeugen, dass die Automatik des Fallschirms deaktiviert war. Sollte das technisch nicht möglich sein, hätte eine Mitnahme des Klägers abgelehnt oder die Kontrolle durch eine andere zuverlässige Person wie den Sprungleiter ausgeführt werden müssen. 4

Gegen dieses Urteil haben beide Beklagte Berufung eingelegt. Der Beklagte zu 1. hat seine Berufung zurückgenommen, der Beklagte zu 2. führt seine Berufung fort. Zur Begründung führt er im Wesentlichen aus: Das Landgericht habe zu Unrecht einen betriebsuntypischen Ablauf angenommen und verkannt, dass er nur die nautische Entscheidungsgewalt inne gehabt habe. Ihm sei keine Zeit gegeben gewesen, die Fallschirme zu prüfen. Das sei in den Aufgabenbereich des Sprungleiters gefallen, und dieser habe bereits in den Tagen davor und am Unfalltag selbst die Prüfungen vorgenommen. Entsprechende Weisungen habe der Beklagte zu 1. dem Sprungleiter erteilt. 5

Der Beklagte zu 2. beantragt, 6

das angefochtene Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen, ggf. das angefochtene Urteil aufzuheben und den Rechtsstreit zurückzuverweisen. 7

Der Kläger beantragt, 8

die Berufung zurückzuweisen. 9

Der Kläger verteidigt das angefochtene Urteil. Ergänzend weist er darauf hin, dass sich ein Anspruch in erster Linie aus § 48b LuftVG ergebe, da der Beklagte zu 2 als ausführender Luftfrachtführer zu qualifizieren sei. 10

Wegen der Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze verwiesen. 11

Der Senat hat den Beklagten zu 2. und den Kläger persönlich angehört und Beweis durch Vernehmung des Zeugen L erhoben. 12

Der Beklagte zu 2. hat ausgesagt: 13

Nach den Absprüngen war das Rollo bis auf einen Spalt von ca. 10cm geschlossen. Ich habe den Sinkflug eingeleitet und den Kläger aufgefordert, sich neben mir zu platzieren, und zwar kniend mit Blick in Flugrichtung. Der Kläger hielt sich auf meine Anweisung an einem Griff fest. Nach dem Auslösen des Fallschirms befand sich in der Wand ein 1m großes Loch, durch das der Kläger gezogen wurde. 14

Ich hatte mich vor den Flügen mit dem Sprungleiter X unterhalten und ihn im Allgemeinen aufgefordert, den Automatismus auszuschalten, wenn ein Gast mitfliegt. Die ersten beiden 15

- Flüge an dem Tag waren ohne Gast. Die Flüge drei bis fünf mit Gast. Ich habe mich jeweils erkundigt, ob alles in Ordnung sei, was mir bestätigt wurde. Auch früher habe ich mit X zusammengearbeitet. Der, der den Schirm anlegt, ist verantwortlich. Der Sprungleiter ist dafür die oberste Aufsichtsperson. Ich selbst konnte nicht erkennen, ob der Automatismus an war oder nicht.
- Die Sinkrate betrug zwei- bis dreitausend Fuß in der Minute, die Geschwindigkeit 130 Knoten. Die Sinkrate ist unabhängig von der Geschwindigkeit. Diese ist im Flugzeughandbuch vorgegeben. Ein flacherer Anflug wäre fliegerisch möglich. Bei welcher Sinkrate der Fallschirm auslöst wusste ich nicht. Für mich war der Automatismus ausgeschaltet, so dass es darauf nicht ankam. Wenn ich weiß, der Automatismus ist an, fliege ich anders. Mir war bei meiner Art zu fliegen bewusst, dass der Automatismus hätte auslösen können. 16
- Der Flugbetrieb verlief ohne besondere Hektik. Ich rollte mit laufendem Triebwerk an und nahm die Springer und Gäste bei laufendem Triebwerk auf. Da kann ich nicht prüfen. Zu prüfen hatte X oder dessen Leute. Warum dem Kläger ein Automatik-Schirm angelegt wurde, weiß ich nicht. Ein anderer Schirm wäre möglich gewesen. Mir war klar, dass X selbst das System dem Kläger nicht angelegt haben konnte, da er selbst sprang. Er konnte später nur drübergucken. Ob er das getan hat, weiß ich nicht. Er war nach dem Absprung immer der erste, der das Flugzeug wieder betrat. 17
- Der „Unfall von C“ war mir bekannt – deshalb musste der Automatismus ausgeschaltet sein. Damals befand sich kein Rollo im Flugzeug. Ob bei dem Unfall eine nicht ausgeschaltete Automatik eine Rolle spielte, wusste und weiß ich nicht. 18
- Der Kläger hat ausgesagt: 19
- Es herrschte Hektik hoch zehn, da das Wetter zunächst schlecht war und dann alle Flüge durchgeführt werden sollten. X landete, legte einen neuen Scirm an und rannte zum wartenden Flugzeug. Die Schirme wurden in aller Eile angelegt. Eine Kommunikation des Beklagten mit X habe ich nicht mitbekommen. Ich hatte zunächst einen anderen Schirm angelegt erhalten, der aber nicht passte, weshalb ich einen neuen erhielt. Am Flugzeug war ich der Vorletzte. Nach mir betrat X das Flugzeug. Meinen Schirm hat er nicht kontrolliert. 20
- Nach den Absprüngen war das Rollo ca. 20cm geöffnet. Ich überlegte, ob ich schließen sollte, es war mir aber zu rutschig. Ich habe mich an einer Säule abgestützt und festgehalten. Mit einer Hand hielt ich mich zudem am Sitz fest. 21
- Die Prozessbevollmächtigten des Klägers und des Beklagten zu 2. erklärten, es sei unstreitig, dass der Automatismus des Schirms für den Kläger nicht ausgeschaltet gewesen sei. 22
- Der Zeuge L hat ausgesagt: 23
- Seit 2007 bin ich für die Bundestelle für Flugunfalluntersuchung tätig. Ich habe Flugunfalluntersuchung in England studiert. 24
- Für den hier interessierenden Unfall bin ich der Untersucher. Erste Fakten haben Mitarbeiter aufgenommen. Das Flugzeug war in den USA registriert, weshalb dortige Richtlinien maßgeblich sind. Gewartet wurde das Flugzeug in Belgien. Dementsprechend handelt es sich um eine internationale Untersuchung, die noch nicht abgeschlossen ist. Der Bericht erfolgt in den nächsten Wochen. Als Wesentliches kann ich mitteilen: 25
- Der Automatismus des Sprungsystems des Klägers hat ordnungsgemäß ausgelöst. 26

Es gibt Unterschiede in den Regelungen der USA, Deutschlands, des Flugzeughandbuches und der Anweisungen für Sprungschulen. Nach Letzterem soll der Öffnungsautomatismus eingeschaltet sein, alles Weitere liegt im Verantwortungsbereich des Piloten.	27
Nach dem Flugzeughandbuch, das für den Piloten die maßgebliche Grundlage ist, muss ein Gast auf dem Sitz des Co-Piloten, und zwar angeschnallt transportiert werden. Ein solcher Transport war konkret nicht möglich, da der Sitz für den Co-Piloten ausgebaut war.	28
Nach den Anweisungen für Flugschulen soll der Pilot sein Sinkverhalten dem Auslöseverhalten der Automatik anpassen. Ob das auch gilt, wenn die Automatik ausgeschaltet ist, kann ich nicht sagen.	29
Ob die Automatik deaktiviert ist, konnte man auf einem Display erkennen. Das Display lag auf dem Rücken des Passagiers. Das Sprungsystem musste also abgenommen werden, um eine Prüfung zu ermöglichen.	30
Für den Sinkflug als solchen gibt es keine Vorgaben.	31
II.	32
Die zulässige Berufung ist nicht begründet. Zwar steht dem Kläger kein Anspruch aus §§ 48 b Abs. 1, 45 LuftVG, aber aus § 823 Abs. 1 BGB, § 48 Abs. 2 LuftVG zu.	33
1. Kein Anspruch aus §§ 48 b Abs. 1, 45 LuftVG	34
Aus §§ 48 b Abs. 1, 45 LuftVG steht dem Kläger kein Anspruch zu, da der Beklagte zu 2 nicht ausführender Luftfrachtführer war.	35
Nach dem Gesetzeswortlaut von § 48 b Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist „ausführender Luftfrachtführer“, wer eine Luftbeförderung im Einverständnis mit demjenigen ausführt, der sich zu der Luftbeförderung vertraglich verpflichtet hat. Der Wortlaut weist Probleme auf, da „ausführen“ eine tatsächliche Handhabung meint (Staudinger in Kölner Kompendium des Luftrechts, Bd. 3, 2010, S. 191 Rz. 468) und deshalb auch die Personen erfasst, die das LuftVG als „Leute“ bezeichnet (s. §§ 48 Abs. 2, 48 b Abs. 3 LuftVG). Der Begriff „Leute“ wird weit verstanden und erfasst alle Personen, selbständig oder angestellt, die in Ausführung der vom Luftfrachtführer übernommenen vertraglichen Pflicht handeln (BGH NJW-RR 1989, 723 Juris Rz. 15; Staudinger in Kölner Kompendium des Luftrechts, Bd. 3, 2010, S. 194 Rz. 483). Wenn aber auch Selbständige unter den Begriff „Leute“ fallen, dann stellt sich die Frage, welche Personenkreis § 48 b Abs. 1 Satz 1 LuftVG erfasst.	36
Nach der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 15/2359 S. 27) knüpft § 48 b Abs. 1 Satz 1 LuftVG an die Definition in § 39 Montrealer Übereinkommen (MÜ) an. Im Rahmen dieser Norm stellt sich das Abgrenzungsproblem entsprechend und wird dahingehend gelöst, dass „ausführender Luftfrachtführer“ nur sein kann, wer selbständig tätig und nicht den Weisungen des vertraglichen Luftfrachtführers unterworfen ist (Reuschle, Montrealer Übereinkommen, 2. Aufl. 2011, S. 442 Rz. 22 m.w.N.; Grabherr/Reidt/Wysk. Luftverkehrsgesetz, § 49 a a.F. Rz. 2). Denn nur dann ist es gerechtfertigt, den Ausführenden wie den vertraglich Verpflichteten zu behandeln. Diesem Ergebnis entspricht die Systematik des § 48 b Abs. 3 Satz 1 LuftVG. Denn nur der Selbständige und nicht Weisungsabhängige kann eigene Leute haben.	37
Vor diesem Hintergrund war der Beklagte zu 2. als selbständiger Pilot nicht „ausführender Luftfrachtführer“, da er den Weisungen des Beklagten zu 1. unterlag.	38

2. Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB, § 48 Abs. 2 LuftVG

Nach § 823 Abs. 1 BGB ist der Beklagte zu 2. dem Kläger zum Schadensersatz verpflichtet, da durch die Verletzung der ihm als Luftfahrzeugführer auferlegten Verkehrssicherungspflichten der Kläger an seinem Körper verletzt wurde. 40

a) 41

Nach § 3 LuftVO ist der Luftfahrzeugführer allgemein dafür verantwortlich, die für die Sicherheit notwendigen Maßnahmen zu treffen. § 3 a Abs. 1 LuftVO konkretisiert diese Pflicht. Danach muss sich der Luftfahrzeugführer „davon überzeugen, dass das Luftfahrzeug und die Ladung sich in verkehrssicherem Zustand befinden“. Unter „Ladung“ im Sinne dieser Vorschrift sind auch Menschen zu verstehen. Daraus folgt die Pflicht, alle notwendigen Vorkehrungen zu treffen, dass Passagiere - wie der Kläger als Gast bei einem Absprungvorgang - keinen Gefahren ausgesetzt werden 42

b) 43

Diese Pflicht hat der Beklagte zu 2. verletzt, weil er sich einerseits nicht hinreichend von der Deaktivierung des dem Kläger angelegten Sprungsystems überzeugte und andererseits einen steilen Sinkflug wählte, der zu einem Auslösen des nicht deaktivierten Sprungsystems führen musste. 44

Der Beklagte zu 2. konnte von der Deaktivierung des Sprungsystems nicht überzeugt sein. Er wusste, dass der zuständige Sprungleiter, mit dem er im Vorfeld der Flüge gesprochen hatte, die Überprüfung des Sprungsystems selbst nicht vorgenommen haben konnte. Denn der jeweils mittfliegende und abspringende Sprungleiter war damit beschäftigt, nach seiner Landung schnell einen neuen Fallschirm anzulegen, um rechtzeitig das mit laufendem Triebwerk wartende Flugzeug zu erreichen. Der Beklagte zu 2. konnte zudem nicht überzeugt sein, dass der Sprungleiter eine Überprüfung vornimmt, die ohne Zeitverlust nicht möglich war. Der Beklagte zu 2. hatte des Weiteren mit dem Sprungleiter nicht abgesprochen, welche zuverlässige Person an Stelle des Sprungleiters die Prüfung vornehmen würde. Es bestand deshalb keine Überzeugung, eine zuverlässige Person hätte das Sprungsystem auf Deaktivierung überprüft. Dem von dem Beklagten zu 2. behaupteten Gespräch zwischen ihm und X über die Deaktivierung des Sprungsystems kommt deshalb keine Bedeutung zu. Zugunsten des Beklagten zu 2. kann unterstellt werden, dass dieses Gespräch stattgefunden hat. Der Beklagte zu 2. konnte gleichwohl keine Überzeugung über die Deaktivierung des Sprungsystems gewinnen. 45

Vor diesem Hintergrund durfte der Beklagte zu 2. nicht einen steilen Sinkflug durchführen, der zwangsläufig die Automatik auslöste. Er war vielmehr gehalten, was technisch möglich gewesen wäre, einen flachen Anflug zu wählen, der ein Auslösen der Automatik verhindert hätte. Wenn der Beklagte zu 2. wegen des damit einhergehenden Zeitverlustes einen flachen Anflug nicht durchführen wollte, hätte er die Beförderung des Klägers ablehnen müssen. 46

c) 47

Der Beklagte zu 2. hat seine Verkehrssicherungspflichten als Luftfahrzeugführer zusätzlich dadurch verletzt, dass er den Kläger als Gast mitnahm, obwohl ein Sitz mit Anschnallgurt für den Kläger nicht zur Verfügung stand. Der Senat ist auf der Grundlage der Aussage des (sachverständigen) Zeugen L davon überzeugt, dass nach dem für den Beklagten zu 2. maßgeblichen Flugzeughandbuch die Pflicht bestand, einen Gast wie den Kläger nur auf 48

einen Sitz mit Anschnallvorrichtung zu transportieren. Der Senat hat keine Zweifel an der Glaubwürdigkeit des Zeugen und der Glaubhaftigkeit seiner Angaben, denen der Beklagte zu 2. nicht widersprochen hat.	
d)	49
Die Pflichtverletzungen des Beklagten zu 2. haben zu der Körperverletzung des Klägers geführt.	50
Hätte der Beklagte zu 2. die Deaktivierung hinreichend überprüft oder keinen steilen Sinkflug gewählt oder einen Transport des Klägers abgelehnt, wäre es nicht zur automatischen Öffnung des Sprungsystems und damit zum Unfall gekommen.	51
Soweit der Beklagte zu 2. dem Kläger keinen Sitz mit Anschnallgurt zur Verfügung stellte, besteht ein Anscheinsbeweis dafür, dass bei Beachtung der Sicherheitsrichtlinien der Unfall sich nicht ereignet hätte (vgl. BGH NJW 1997, 528). Diesen Anscheinsbeweis hat der Beklagte zu 2. nicht erschüttert.	52
e)	53
Der Beklagte zu 2. handelte rechtswidrig und schuldhaft.	54
f)	55
Der für den Feststellungsausspruch und das Grundurteil notwendige Mindestschaden liegt vor. Zwar besteht im Einzelnen zwischen den Parteien Streit um den Umfang der Schadensersatzforderungen des Klägers. Unstreitig ist dagegen das Vorliegen eines zu ersetzenden Mindestschadens.	56
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.	57
Die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit ergeht nach §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	58
Der Senat lässt die Berufung nicht zu, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.	59