
Datum: 26.04.2013
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 20. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 20 U 201/12
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2013:0426.20U201.12.00

Vorinstanz: Landgericht Essen, 18 O 299/11
Schlagworte: Luftfahrt, Luftfahrzeug, Luftfahrthaftpflichtversicherung, Absetzflug, Umfang des Versicherungsschutzes, Fallschirm, Passagier
Normen: §§ 20, 33, 45 LuftVG, 1, 4 AVB, 81, 101 VVG, 133, 157 BGB, 256 ZPO
Leitsätze:
Versichert ein Luftfahrtversicherer einen Absetzflug, beschränkt sich der Versicherungsschutz nicht auf die abzusetzenden Fallschirmspringer, sondern erfasst auch die Beförderung eines Passagiers.

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 19.07.2012 verkündete Urteil der 18. Zivilkammer des Landgerichts Essen abgeändert.

Das am 16.02.2012 verkündete Versäumnisurteil der 18. Zivilkammer des Landgerichts Essen wird aufgehoben.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte dem Kläger Versicherungsschutz für den Unfall mit dem Luftfahrzeug mit der Kennung ## am Unfalltag 11.07.2009 am Unfallort nahe dem Flugplatz T mit dem Geschädigten G zu gewähren hat.

Weiter wird festgestellt, dass der Versicherungsschutz auch die angemessenen Kosten der rechtsanwaltlichen Vertretung des Klägers durch einen von ihm ausgewählten Rechtsanwalt im Rechtsstreit Landgericht Münster, Az. 2 O 269/11, einschließlich der Kosten eines etwaigen Berufungsverfahrens umfasst.

Die Beklagte wird außerdem unter Klageabweisung im Übrigen verurteilt, an den Kläger 3.198,24 Euro nebst Jahreszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.11.2011 aus 2.237,56 Euro sowie seit dem 12.10.2012 aus weiteren 694,42 Euro zu zahlen.

Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits. Ihr wird nachgelassen, die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aus dem Urteil vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Gründe	1
I.	2
Der Kläger nimmt die Beklagte im Wege der Feststellungsklage aus einer für sein Flugzeug abgeschlossenen Luftfahrt-Haftpflichtversicherung auf Versicherungsschutz im Hinblick auf die gegen ihn gerichteten Schadensersatzansprüche des am 11.07.2009 mit diesem Flugzeug verunfallten G in Anspruch.	3
Der Kläger betreibt unter der Firma T eine Fallschirmsportschule in T. Für das in diesem Zusammenhang zum Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzte Flugzeug, eine Cessna U 209 Soloy mit dem Kennzeichen ##, hält er bei der Beklagten eine Luftfahrt-Versicherung, die u. a. eine Luftfahrt-Haftpflichtversicherung im Sinne einer kombinierten Halter- und Passagier-Haftpflichtversicherung (Ansprüche von Dritten und von Passagieren = CSL – Combined Single Limit) umfasst. Im Versicherungsschein vom 16.07.2009 ist der Versicherungsschutz als „Luftfahrt-Versicherung für das Luftfahrzeug ##“ bezeichnet, deren Vertragsinhalt sich nach den Bedingungen der Beklagten richte. Unter den „allgemeinen Vertragsdaten“ finden sich auf Seite 2 des Versicherungsscheins Angaben zum Versicherungsnehmer, zum Vermittler, zur Laufzeit des Vertrages, zum geographischen Geltungsbereich, zu einigen technischen Daten des versicherten Flugzeugs, zu seiner Stationierung, seinen Piloten und zum Schadenverlauf. Außerdem heißt es unter „Verwendungszweck“:	4
„Private Reise- und Geschäftsflüge, Absetzen von Fallschirmspringern, keine Vercharterung“.	5
Auf Seite 5 des Versicherungsscheins ist ergänzend bestimmt:	6
„Voraussetzung für den Versicherungsschutz ist, dass (...) das Luftfahrzeug innerhalb des genannten Verwendungszwecks genutzt wird...“	7
In § 4 der dem Versicherungsvertrag zugrundeliegenden AVB 300/01 sind darüber hinaus in den Ziffern 1.1 bis 1.3 Ausschlussgründe für die Fälle bestimmt, dass sich das versicherte Luftfahrzeug nicht im gesetzlich vorgeschrieben Zustand befand, dass das Luftfahrtunternehmen nicht genehmigt war oder der Führer des Luftfahrzeugs die erforderlichen Erlaubnisse und Befähigungsnachweise nicht hatte. Nach § 4 Ziffer 3 AVB 300/01 sollen diese Ausschlüsse nicht gelten, soweit eine Versicherungspflicht bis zu	8

jeweiligen gesetzlichen Höchsthaftsummen besteht. Im Versicherungsschein ist insoweit auf Seite 4 vermerkt, dass § 4 Ziffer 3 AVB 300/01 gestrichen sei.

Wegen der weiteren Regelungen wird auf die Kopie des Versicherungsscheins sowie der Luftfahrt-Haftpflichtversicherungs-Bedingungen AVB 300/01 der Beklagten (im Folgenden: AVB) verwiesen, die als Anlage K 1 zur Klageschrift vom 12.10.2011 zur Akte gereicht wurden.

Am 11.07.2009 kam es bei einem vom Unternehmen des Klägers mit dem versicherten Flugzeug unternommenen Absetzflug zu einem schweren Unfall, bei dem der Mitfliegende G erheblich verletzt wurde. Diesem war gegen Zahlung von 35,00 Euro gestattet worden, den Absetzflug zu begleiten, von dem aus seine künftige Schwiegertochter einen Tandemsprung vornahm. Er selber wollte nicht abspringen, sondern mit dem Piloten im Flugzeug zum Flugplatz zurückkehren. Da das versicherte Flugzeug entsprechend seinem Verwendungszweck nicht mit Sitzen bzw. Anschnallvorrichtungen für die Passagiere ausgestattet war und zudem mit im hinteren Bereich offener Bordwand betrieben wurde, wurde der Geschädigte G mit einem Schülerfallschirm ausgestattet, dessen Rettungsschirm sich beim Erreichen einer bestimmten Vertikalgeschwindigkeit von selbst öffnete. Dies entsprach grundsätzlich den Vorgaben des im Betrieb des Klägers verwendeten „Handbuchs für den Sprungbetrieb“, vgl. Anlage K 8. Versehentlich wurde aber die Öffnungsautomatik des dem Geschädigten angelegten Fallschirms vor dem Flug nicht deaktiviert bzw. der Pilot insoweit nicht informiert, was nach dem Abspringen der Fallschirmspringer und Einleiten des Sinkflugs dazu führte, dass sich der Rettungsschirm im Flugzeug öffnete, durch die offene Bordwand nach draußen flatterte und den Geschädigten, der ungesichert neben dem Piloten auf dem Boden des Flugzeugs hockte, nach draußen zog, wo er aus 300 Meter Höhe – wenn auch durch den Fallschirm gebremst – auf einem Acker landete. Wegen der dadurch erlittenen Verletzungen und Folgeschäden hat der Geschädigte den Kläger und den von ihm eingesetzten Piloten L vor dem Landgericht Münster auf Schadensersatz und Schmerzensgeld in Anspruch genommen. Das Landgericht hat der Klage mit Teilgrund- und Schlussurteil vom 30.12.2011 dem Grunde nach stattgegeben und festgestellt, dass der Kläger sowie der Pilot L als Gesamtschuldner zum Ersatz des materiellen und immateriellen Schadens des G verpflichtet sind. Nach Zurückweisung der vom Beklagten L eingelegten Berufung haben sich die Parteien jenes Verfahrens vor dem Landgericht Münster im Wege eines bis zunächst zum 02.05.2013 widerruflichen Vergleichs auf die Zahlung eines Betrages von 260.000,00 Euro an den Geschädigten geeinigt.

Die Beklagte, die dem Haftpflichtprozess vor dem Landgericht Münster als Streithelferin der dortigen Beklagten beigetreten ist, hatte dem Kläger (aus der Luftfahrt-Kaskoversicherung) die durch den Absturz des G entstandenen Schäden am Flugzeug erstattet, mit Schreiben vom 11.05.2011 (Anlage K 2) aber ihre Einstandspflicht im Hinblick auf die gegen den Kläger erhobenen Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche verweigert und geltend gemacht, das für die Durchführung von Absetzflügen am Flugzeug montierte „Springer-Kit“ (Trittstufe und Windabweiser an der ausgebauten hinteren Frachtluke, Lichtsignalanlage für den Piloten) sei nicht nach US-Vorgaben zugelassen gewesen. Außerdem habe es sich bei dem Unfallflug im Hinblick auf Herrn G um einen behördlich nicht genehmigten entgeltlichen Passagierflug gehandelt, für den kein Versicherungsschutz bestehe. Insoweit könne sie dem Kläger nur anbieten, ihm rechtsanwaltlichen Beistand (und zwar durch ihre späteren Prozessbevollmächtigten) für die Abwehr der erhobenen Ansprüche zur Seite zu stellen.

Der Kläger hat demgegenüber in erster Instanz darauf verwiesen, dass das eingebaute Springer-Kit sämtliche gesetzlichen Zulassungsvoraussetzungen erfülle. Im Übrigen sei der

Unfallflug kein gewerbsmäßiger Passagierflug gewesen, weil die Mitnahme von Beobachtern auf Absetzflügen nur in einigen wenigen Fällen gegen Selbstkostenpreis und damit ohne Gewinnerzielungsabsicht und zudem nur im Interesse des Fallschirmsports erfolgt sei. Der Unfallflug unterfalle nach § 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG als Absetzflug damit keiner Genehmigungspflicht. Im Übrigen seien auch nicht gewerbsmäßige Rundflüge nach § 20 Abs. 1 LuftVG nicht genehmigungspflichtig.

Mit Blick auf die Versicherungspflicht gemäß der EG-Verordnung Nr. 785/2004 hat er außerdem geltend gemacht, dass mögliche Ausschlussgründe aus § 4 AVB 300/01 nach § 4 Ziffer 3 AVB 300/01 zumindest im Rahmen der Versicherungspflicht nicht greifen würden. Die Streichung von § 4 Ziffer 3 AVB 300/01 sei unwirksam, weil es sich um eine unklare und überraschende Klausel handle, die den Kernbereich des Versicherungsschutzes betreffe und so auch eine unangemessene Benachteiligung iSd § 307 BGB darstelle. 13

Der Kläger hat deshalb beantragt, 14

1. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm Versicherungsschutz für folgenden Versicherungsfall zu gewähren: 15

Unfall mit dem Luftfahrzeug mit der Kennung ## am 11.07.2009, Unfallort: Nähe Flugplatz T, Geschädigter: Herr G; 16

2. festzustellen, dass der Versicherungsschutz vorliegend auch die angemessenen Kosten der anwaltlichen Vertretung des Klägers durch einen vom Kläger ausgewählten Rechtsanwalt im Haftpflichtprozess vor dem Landgericht Münster, Az.: 2 O 269/11, einschließlich eines etwaigen Berufungs- oder Revisionsverfahrens umfasst; 17

3. die Beklagte zu verurteilen, an ihn als Erstattung für vorgerichtliche Kosten der Rechtsverfolgung einen Betrag zu zahlen in Höhe von 3.429,58 Euro zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem EZB seit Rechtshängigkeit. 18

Die Beklagte hat beantragt, 19

die Klage abzuweisen. 20

Sie hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass der Unfallflug dem versicherten Risiko nicht unterfalle, weil es sich für den Geschädigten G um einen gewerbsmäßigen Passagiertransport im Rahmen eines Rundflugs, nicht aber um einen versicherten privaten Reise- oder Geschäftsflug oder einen Absetzflug gehandelt habe. Für die Qualifikation des Fluges sei im Hinblick auf den Geschädigten allein auf den Zweck des mit ihm geschlossenen Luftbeförderungsvertrages abzustellen, dies sei die entgeltliche und damit gewerbliche Mitnahme auf einem Rundflug gewesen. Das Risiko eines solchen gewerbsmäßigen Passagiertransports habe die Beklagte mit der Luftfahrtversicherung nicht übernommen und auch nicht übernehmen wollen, weil das versicherte Flugzeug für solche Flüge gar nicht zugelassen und ausgerüstet und die Mitnahme des Geschädigten damit rechtswidrig und sogar strafbar gewesen sei. 21

Im Übrigen scheitere der Versicherungsschutz am Eingreifen der Ausschlussgründe aus § 4 Ziffer 1.1 bis 1.3 AVB, weil einerseits das im Flugzeug eingebaute „Springer-Kit“ nur eine europäische, nicht aber eine amerikanische Zulassung gehabt habe und weil andererseits der Flug als gewerbsmäßiger Rundflug ohne die nach Art 3 der Verordnung EG Nr. 1008/2008 iVm § 20 Abs. 1 LuftVG erforderliche Genehmigung und zudem von einem insoweit nicht 22

lizenziierten Privatpiloten durchgeföhrt worden sei. An der Gewerbsmäöigkeit der vom Kläger durchgeföhrteten Mitnahmeflüge bestehe auch angesichts des geringen Umfangs im Vergleich zu Absetzflügen kein Zweifel, weil der Kläger sich insoweit ein – vergleichsweise hohes - Entgelt habe zahlen lassen. Im Übrigen seien nach § 20 Abs. 1 LuftVG auch nicht gewerbsmäöige Passagierflüge genehmigungspflichtig. Dass Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern nach § 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG von der Genehmigungspflicht ausgenommen sind, schlieöe die Anwendbarkeit des Ausschlussgrundes aus § 4 Ziffer 2 AVB nicht aus, weil der Flug für den Geschädigten ein reiner Passagiertransport gewesen sei.

Die Ausschlussgründe aus § 4 Ziffer 1.1 bis 1.3 AVB 300/01 griffen unbeschadet der Versicherungspflicht des Klägers, weil § 4 Ziffer 3 AVB 300/01 wirksam abbedungen sei. 23

Schließlich sei die Beklagte auch deshalb nicht einstandspflichtig, weil der Versicherungsfall in hohem Maße grob fahrlässig herbeigeföhrt sei, weshalb die Leistungspflicht der Beklagten sich „auf null“ reduziere. Der Fahrlässigkeitsvorwurf ergebe sich schon aus der Mitnahme eines Passagiers in einem dafür nicht ausgerüsteten Flugzeug, noch dazu ohne die erforderliche Genehmigung. Außerdem sei nicht überprüft worden, ob die Reserveschirmautomatik am Schirm des Geschädigten vor dem Flug deaktiviert war. 24

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien und der erstinstanzlich gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils verwiesen. 25

Die 18. Zivilkammer des Landgerichts Essen hat das im ersten Termin ergangene klageabweisende Versäumnisurteil vom 16.02.2012 auf den form- und fristgerecht eingelegten Einspruch des Klägers mit dem angefochtenen Urteil aufrechterhalten, weil dem Kläger keine Leistungsansprüche aus dem Versicherungsvertrag zustünden. Der Geschädigte habe weder einen privaten Reise- oder Geschäftsflug noch einen Absetzflug unternommen. Privat sei der Flug schon deshalb nicht gewesen, weil das Mitfliegen einem unbestimmten Personenkreis angeboten worden und damit öffentlich gewesen sei. Außerdem sei mit dem Flug für eine Fallschirmspringerausbildung bzw. einen Huckepack-Flug und damit für den auf Gewinnerzielung ausgerichteten Betrieb des des Klägers geworben worden, so dass insgesamt gewerbliches und nicht privates Handeln anzunehmen sei. Ebenso wenig habe der Geschädigte einen Absetzflug unternommen, weil er den üblichen Gefahren eines Allein- oder Tandem-Sprungs nicht ausgesetzt worden sei, wie sie die Beklagte bei Abschätzung der versicherten Gefahren habe vorhersehen können. Wegen der weiteren Begründung wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils verwiesen. 26

Mit seiner form- und fristgerechten Berufung macht der Kläger zunächst geltend, dass die Mitnahme von Personen auf einem Absetzflug in seinem Betrieb nicht wie vom Landgericht angenommen zu Werbezwecken, sondern ausschließlich dann erfolgt sei, wenn diese von sich aus Interesse am Fallschirmsport bzw. einem Mitflug gezeigt hätten. Die Angaben im Tatbestand des angefochtenen Urteils seien daher zu korrigieren. 27

In der Sache hält der Kläger daran fest, dass sich der Unfallflug im Rahmen des versicherten Risikos bewegte. Dieses sei nicht allein durch die Beschränkung auf private Reise- und Geschäftsflüge bzw. Absetzflüge beschrieben, sondern ergebe sich aus dem Zweck der ausdrücklich als „Passagierhaftpflichtversicherung“ abgeschlossenen Versicherung, die die aus der Mitnahme von Passagieren angesichts der spezifischen Risikobeschreibung erkennbaren Risiken abdecken sollte. Mit den im Versicherungsschein aufgeführten Risikofaktoren wie dem Luftfahrzeugtyp, der Anzahl der Plätze, der eingesetzten Piloten, der 28

geographischen Begrenzung sowie insbesondere der Verwendung des versicherten Luftfahrzeugs sei für die Beklagte als Versicherer das übernommene Risiko klar ersichtlich. Insbesondere sei der Versicherungsschutz so mit Blick darauf übernommen worden, dass das Flugzeug unter den besonderen Bedingungen des Fallschirmsports regelmäßig mit offener Bordwand geflogen werde, welches für sämtliche Mitfliegenden ein erhöhtes Risiko mit sich bringe, und zwar unabhängig davon, ob sie abspringen wollen oder nicht. Für diese möglichen und von der Beklagten einkalkulierten Risiken spielten die inneren Absichten des jeweiligen Mitfliegers keine Rolle, zumal ohnehin jeder Passagier bei einem solchen Flug mit offener Bordwand mit einem Fallschirm ausgerüstet sei. Schließlich bliebe trotz der Begrenzung des übernommenen Risikos auf Absetzflüge unzweifelhaft der Mitflieger vom Versicherungsschutz umfasst, der mit der ursprünglichen Absicht eines Fallschirmsprungs das Flugzeug besteige, dann aber wieder davon Abstand nehme, etwa wegen verschlechterter Wetterbedingungen, wegen technischer oder gesundheitlicher Probleme oder auch, weil ihn im letzten Moment der Mut verlasse.

Der im Versicherungsschein genannte und das übernommene Risiko beschriebene Verwendungszweck „Absetzen von Fallschirmspringern“ schließe deshalb auch die gelegentliche Mitnahme von interessierten Passagieren ein. 29

Dabei sei zu berücksichtigen, dass es den Parteien des Versicherungsvertrags angesichts der gesetzlichen Versicherungspflicht aus Art. 4 Abs. 1 der EG-Verordnung 785/2004, § 50 Abs. 1 LuftVG, § 103 Abs. 1 LuftVZO darum gegangen sei, im Hinblick auf die genannten Verwendungszwecke des Flugzeugs umfassenden Halter- und Passagierhaftpflichtschutz zu begründen. So seien nicht nur die reinen Absetzflüge als solche versichert, sondern sämtliche im Zusammenhang damit stehenden Flüge, wie etwa Werkstatt- und Abnahme Flüge, Überführungsflüge sowie Flüge zu Trainingslagern und Vergleichsspringen auf anderen Flugplätzen, welche typischerweise mit Begleitpersonen durchgeführt würden, die keinen Fallschirmsprung beabsichtigten. 30

Vor diesem Hintergrund spreche entgegen der vom Landgericht vertretenen Ansicht weder die Gewerblichkeit noch die Öffentlichkeit der vom Kläger betriebenen Flugschule gegen das Eingreifen des Versicherungsschutzes. Schließlich sei der Versicherungsvertrag gerade für den gewerblichen Betrieb des Kägers bzw. die betrieblich verfolgten Zwecke abgeschlossen worden, die sich an einen unbestimmten Personenkreis richten. Die Begrenzung auf „private Reise- und Geschäftsflüge“ sei lediglich mit Blick auf die Genehmigungspflicht für den gewerblichen Passagiertransport vorgenommen worden, für den der Kläger die nach § 20 Abs. 1 LuftVG erforderliche Betriebserlaubnis nicht hatte. 31

Insoweit widerspreche die vom Landgericht vorgenommene Vertragsauslegung dem übereinstimmenden Verständnis der Parteien. 32

Dass der vom Kläger am Unfalltag für den Sprungbetrieb eingesetzte Sprungleiter gegen seine Pflichten und die Sicherheitsvorgaben des Klägers verstoßen habe, lasse den Versicherungsschutz im Übrigen nicht entfallen, weil der Kläger damit nicht habe rechnen müssen. 33

Angesichts der vom Gesetzgeber gewollten Genehmigungsfreiheit des Fallschirmsports greife auch kein bedingungsgemäßer Risikoausschluss, und zwar weder im Hinblick auf den Flugbetrieb des Klägers noch im Hinblick auf die Lizenz des vom Kläger mit diesem Flugbetrieb betrauten Piloten. 34

Der Kläger beantragt demgemäß, 35

1.	unter Aufhebung des Urteils des Landgerichts Essen vom 19.07.2012 sowie des Versäumnisurteils des Landgerichts Essen vom 16.02.2012, jeweils Az. 18 O 299/11,	36
	festzustellen, dass die Beklagte dem Kläger Versicherungsschutz für den	37
	Unfall mit dem Luftfahrzeug mit der Kennung ## am Unfalltag 11.07.2009 am Unfallort nahe dem Flugplatz T mit dem Geschädigten G zu gewähren hat,	38
	weiter festzustellen, dass der Versicherungsschutz auch die angemessenen Kosten der anwaltlichen Vertretung des Klägers durch einen vom Kläger ausgewählten Rechtsanwalt im Rechtsstreit Landgericht Münster, Az.: 2 O 269/11, einschließlich eines etwaigen Berufungsverfahrens umfasst;	39
	sowie die Beklagte zu verurteilen, an ihn 3.429,58 Euro nebst Jahreszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem EZB seit Rechtshängigkeit zu zahlen;	40
2.	klageerweiternd, die Beklagte zu verurteilen, an ihn weitere 694,42 Euro zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Zustellung der Berufungsbegründung zu zahlen.	41
	Die Beklagte beantragt,	42
	die Berufung zurückzuweisen.	43
	Das Landgericht habe die Einstandspflicht der Beklagten zu Recht zurückgewiesen, weil für den vom Kläger vorgenommenen gewerblichen Passagiertransport kein Versicherungsschutz bestehe.	44
	Ein solcher gewerblicher Passagiertransport sei immer dann anzunehmen, wenn ein Gewerbebetrieb einen Passagier im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrages transportiere. Im Hinblick auf den Geschädigten G stehe außer Frage, dass dieser mit dem klägerischen Gewerbebetrieb einen solchen Beförderungsvertrag geschlossen habe, zumal er ein nicht unerhebliches Entgelt zu leisten hatte. Daher unterfalle der Unfallflug nicht dem versicherten Risiko und verwirkliche zudem den Risikoausschluss der fehlenden Betriebsgenehmigung.	45
	Das von der Beklagten übernommene Risiko sei entgegen der vom Kläger mit der Berufung vertretenen Ansicht nicht im Hinblick darauf erweitert, dass es sich um eine Passagierhaftpflichtversicherung handele, weil diese nur im Rahmen des beschriebenen Verwendungszwecks greife. So sei durchaus jeder Mitfliegende eines privaten Reise- und Geschäftsfluges mitversichert, nicht aber ein Passagier im Rahmen eines gewerblichen Passagiertransports, wie der Kläger ihn für Herrn Freiling durchgeführt habe.	46
	Dieser gewerbliche Passagiertransport berge, wie das Unfallgeschehen zeige, erheblich höhere Risiken in sich als die von der Beklagten mit der Bezugnahme auf die Verwendungszwecke kalkulierten Risiken. So sei der Geschädigte G anders als die Fallschirmspringer weder mit den Risiken des Fallschirmsports vertraut gewesen noch vom Sprungleiter in die Bedienung des Fallschirms eingewiesen worden und habe dann ohne Sitz bzw. Anschnallmöglichkeit wenige Zentimeter neben der offenen Luke auf dem Boden des Flugzeugs hocken müssen, ohne sich irgendwo festhalten zu können. Die damit einhergehenden Risiken hätte die Beklagte schon angesichts der Illegalität eines solchen Passagiertransports nicht übernehmen wollen.	47

Insofern sei die gelegentliche Mitnahme von Passagieren auch nicht als „Annex“ eines Absetzfluges vom versicherten Risiko umfasst. Das Leistungsversprechen der Beklagten umfasse ausweislich der Formulierung im Versicherungsschein nur das „Absetzen von Fallschirmspringern“ und gerade nicht die Mitnahme von Passagieren. Insoweit greife weder die Unklarheitenregelung aus § 305c Abs. 2 BGB noch sei durch die Begrenzung des Versicherungsschutzes auf das „Absetzen“ an sich eine Aushöhlung des Leistungsversprechens zu befürchten, zumal die Passagierhaftpflichtversicherung keine Pflichtversicherung darstelle. Eine erweiternde Auslegung des im Versicherungsschein niedergelegten Leistungsversprechens auf den jeweiligen „Flug zum“ Absetzen von Fallschirmspringern sei so nicht gerechtfertigt. Soweit sich im Hinblick auf die nicht streitgegenständliche Halterhaftpflichtversicherung Unklarheiten bei der Bestimmung des versicherten Risikos daraus ergeben könnten, dass Schäden Dritter durch einen Flug verursacht würden, der einerseits dem versicherten „Absetzen von Fallschirmspringern“ und andererseits anderen, nicht versicherten Zwecken diene, könne dies für den Umfang des Versicherungsschutzes in der allein streitgegenständlichen Passagierhaftpflichtversicherung keine Rolle spielen. Hier sei eindeutig nur der Passagier versichert, der einen Absetzflug unternehme, nicht aber der Passagier, der gewerblich befördert werde.

Vor diesem Hintergrund bleibe es auch dabei, dass die Risikoausschlüsse aus § 4 Ziffer 1.1 und 1.3 AVB greifen, weil der Flug ohne die erforderliche Genehmigung für gewerbsmäßigen oder nicht gewerbsmäßigen Passagiertransport und noch dazu von einem Piloten durchgeführt worden sei, der lediglich eine Privatpilotenlizenz besitze. § 4 Ziffer 3 AVB sei wirksam ausgeschlossen. 49

Insoweit scheitere die Einstandspflicht der Beklagten auch an der mit dem gewerblichen Passagiertransport verbundenen Gefahrerhöhung. 50

Im Übrigen sei bereits erstinstanzlich dargelegt und unter Beweis gestellt, dass das im versicherten Flugzeug eingebaute „Springer-Kit“ lediglich eine europäische Zulassung habe, die in einem amerikanischen Luftfahrzeug keine Wirksamkeit entfalte. 51

Letztlich müsse die Einstandspflicht auch am grob fahrlässigen Verhalten des Klägers scheitern, der einen ungenehmigten gewerblichen Passagiertransport zugelassen habe, bei dem der Passagier ohne Sitz und Anschnallmöglichkeit neben der offenen Bordluke auf dem Boden des Flugzeugs transportiert worden sei. Eine solche Beförderung von Personen sei angesichts der im Passagiertransport geltenden strengen Sicherheitsvorschriften schlechthin illegal und sogar strafbar. Dass der Kläger den Verstoß gegen diese Sicherheitsvorschriften ganz bewusst zugelassen habe, ergebe sich mit hinreichender Deutlichkeit aus den von ihm für seinen Flugbetrieb aufgestellten Vorgaben im „Handbuch für den Sprungbetrieb“. 52

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien wird auf die zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 53

II. 54

Die form- und fristgerecht eingelegte Berufung des Klägers hat auch in der Sache Erfolg und führt zur Abänderung des angefochtenen Urteils im Sinne der Klageanträge. Das klageabweisende Versäumnisurteil des Landgerichts vom 16.02.2012 war gem. § 343 Satz 2 ZPO auf den form- und fristgerecht eingelegten Einspruch des Klägers aufzuheben. Die Beklagte hat dem Kläger für das streitgegenständliche Unfallereignis Versicherungsschutz zu gewähren, welcher auch die angemessenen Kosten seiner rechtsanwaltlichen Vertretung umfasst. In diesem Zusammenhang schuldet die Beklagte dem Kläger auch die Erstattung de 55

vorgerichtlich erhobenen Rechtsanwaltsgebühren entsprechend dem erstinstanzlich festgesetzten Streitwert.

1. 56

a) 57

Soweit der Kläger sein Klagebegehren im Wege der Feststellungsklage verfolgt, ist dies auch mit Blick darauf zulässig, dass seine Haftpflicht gegenüber dem Geschädigten G dem Grunde nach vom Landgericht Münster bereits rechtskräftig festgestellt ist und der Kläger insoweit Befreiung von der Beklagten verlangen könnte. Zwar ist das nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse zu verneinen, wenn das Rechtsschutzziel ebenso und sogar umfassender im Wege einer Leistungsklage erreicht werden kann (Zöller/Greger, ZPO 29. Aufl. 2012, § 256, Rn. 7a). Allerdings lässt die erst im Prozess eingetretene Möglichkeit der Leistungsklage die einmal bestehende Zulässigkeit der Feststellungsklage nicht entfallen. Der Kläger ist also – jedenfalls in zweiter Instanz – nicht gezwungen, seine Anträge auf eine ihm mögliche Leistungsklage umzustellen, wenn der Leistungsanspruch erst während des Prozesses erhoben werden kann (Zöller aaO, Rn. 7c). Die rechtskräftige Feststellung der Schadensersatzpflicht des Klägers im Prozess vor dem Landgericht Münster ist so zwar Bedingung für den Befreiungsanspruch des Klägers gegen die Beklagte (vgl. Thüringer OLG, SVR 2007, 346, Juris-Rn. 3, 4), nicht aber Hindernis für das gewählte Vorgehen im Rahmen der Feststellungsklage. 58

Im Hinblick auf den Feststellungsantrag zu 2) ergibt sich das Feststellungsinteresse des Klägers im Übrigen aus dem vorgerichtlichen Ansinnen der Beklagten, dem Kläger nur die Vertretung durch ihre jetzigen Bevollmächtigten finanzieren zu wollen. 59

b) 60

Soweit der Kläger mit der Berufung die Erstattung weiterer vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nach dem erstinstanzlich vom Landgericht festgesetzten Streitwert verlangt, handelt es sich um eine nach § 264 Nr. 2 ZPO zulässige Klageerweiterung, die keiner Einwilligung der Beklagten nach § 533 ZPO bedarf. 61

2. 62

Die Einstandspflicht der Beklagten als Luftfahrtversicherer ergibt sich aus § 1 Ziffer 1 und 4 AVB sowie aus der im Versicherungsschein niedergelegten Risikobeschreibung. 63

a) 64

Der Kläger wird als Versicherungsnehmer wegen eines während der Wirksamkeit der Versicherung eingetretenen Schadensereignisses von einem Dritten aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts wegen der Verletzung eines Menschen auf Schadensersatz in Anspruch genommen. 65

Das im Sinne von § 1 Ziffer 1 und 2 AVB maßgebliche Schadensereignis ist der Unfall vom 11.07.2009, welcher sich im versicherten Zeitraum ereignete. Der Geschädigte G nimmt den Kläger aufgrund der von ihm bei diesem Unfall erlittenen Verletzungen gem. §§ 33, 45 LuftVG und damit aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts auf Schadensersatz und Schmerzensgeld in Anspruch. Der Versicherungsschutz umfasst nach § 1 Ziffer 3.2 AVB 300/01 im Rahmen der Passagierhaftpflichtversicherung gerade auch die gesetzliche Haftpflicht aus der Beförderung oder Mitnahme von Personen. 66

b)	67
Mit dem Unfall vom 11.07.2009 hat sich das im Versicherungsschein beschriebene und nach § 1 Ziffer 4 AVB maßgebliche versicherte Risiko verwirklicht.	68
Die Beklagte hat mit der abgeschlossenen Luftfahrtversicherung umfassenden Kasko- und Haftpflichtversicherungsschutz für die Schadenfälle zugesagt, die aus dem Einsatz des versicherten Flugzeugs zu den vertraglich bezeichneten Verwendungszwecken resultieren. Dazu gehören auch Schadenfälle, die wie der streitgegenständliche Unfall durch einen oder auf einem Absetzflug im Fallschirmsprungbetrieb eintreten, und zwar unabhängig davon, ob der jeweils Geschädigte selber einen Fallschirmsprung durchführt bzw. durchführen wollte.	69
Dieses Verständnis der versicherungsvertraglichen Leistungsbeschreibung ergibt sich aus der Auslegung des vertraglichen Regelwerks, das grundsätzlich gem. §§ 133, 157 BGB nach Treu und Glauben vom Verständnishorizont des jeweiligen Erklärungsempfängers auszulegen ist. Dabei sind die im streitgegenständlichen Versicherungsvertrag von der Beklagten vorgegebenen <u>Versicherungsbedingungen</u> nach dem Verständnis eines durchschnittlichen Versicherungsnehmers bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs auszulegen. Es kommt so auf die Verständnismöglichkeiten eines Versicherungsnehmers ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse und damit - auch - auf seine Interessen an (BGHZ 123, 83, Juris-Rn. 14; VersR 2009, 1617, Juris-Rn. 7 f; VersR 2012, 1149, Juris-Rn. 21). Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen sind aus sich heraus zu interpretieren, wobei in erster Linie vom <u>Wortlaut</u> der jeweiligen Klausel auszugehen ist (BGH, VersR 2011, 202, Juris-Rn. 10). Der mit ihr verfolgte <u>Zweck</u> und der erkennbare <u>Sinnzusammenhang</u> sind zusätzlich zu berücksichtigen, soweit sie für den Versicherungsnehmer erkennbar sind (BGH, VersR 2011, 202, Juris-Rn. 10; VersR 2012, 1149, Juris-Rn. 21).	70
aa)	71
Die nach diesen Grundsätzen auszulegende Leistungsbeschreibung des streitgegenständlichen Versicherungsvertrags ergibt sich entgegen dem Ansatz der Beklagten nicht aus dem auf Seite 2 des Versicherungsscheins unter „Verwendungszweck“ u. a. angegebenen „Absetzen von Fallschirmspringern“. Dieser Verwendungszweck des versicherten Luftfahrzeugs ist insoweit lediglich unter den „allgemeinen Vertragsdaten“ benannt, <u>ohne</u> dass damit nach dem <u>Wortlaut</u> schon irgendeine <u>Regelung der vertraglichen Leistungszusage</u> verbunden wäre.	72
Mit der Angabe der „allgemeinen Vertragsdaten“ ist nach dem Wortlaut vielmehr zunächst nur der Versicherungsvertrag konkretisiert, und zwar durch die Benennung des Versicherungsnehmers und des Vermittlers, der zeitlichen und geographischen Geltung des Vertrages, der technischen Daten des versicherten Flugzeugs, seiner Stationierung, seiner Piloten und schließlich auch seiner Verwendung.	73
bb)	74
Entgegen dem Verständnis der Beklagten ist die vertragliche Leistungszusage auch nicht nach dem <u>Sinnzusammenhang</u> des angegebenen Verwendungszwecks auf das bloße „Absetzen von Fallschirmspringern“ begrenzt.	75
Grundsätzlich ergibt sich die streitige Leistungsbeschreibung aus dem zugesagten Versicherungsschutz, der im Versicherungsschein umfassend als „Luftfahrtversicherung für	76

das Luftfahrzeug ###“ bezeichnet ist und eine Luftfahrt-Kasko-Versicherung sowie daneben eine Luftfahrt-Haftpflichtversicherung in Form der kombinierten Halter- und Passagierhaftpflichtversicherung beinhaltet. Die stichwortartige Aufführung der Verwendungszwecke, d. h. der privaten Reise- und Geschäftsflüge sowie des Absetzens von Fallschirmspringern, stellt so allenfalls eine Konkretisierung des Versicherungsvertrages auf die Verwendung des versicherten Flugzeugs zu den benannten Zwecken dar, nicht aber eine Begrenzung des übernommenen Risikos auf das isoliert betrachtete Ziel des jeweiligen Flugzeugeinsatzes.

Dieses Verständnis ergibt sich zudem ausdrücklich aus der Bestimmung auf Seite 5 des Versicherungsscheins, in dem der Versicherungsschutz von der Nutzung des versicherten Luftfahrzeugs „innerhalb des genannten Verwendungszwecks“ abhängig gemacht wird.

77

cc)

78

Zudem spricht die Interessenlage der Parteien gegen die Annahme einer auf das reine „Absetzen“ begrenzten Risikobeschreibung. Schließlich ging es bei Vertragsschluss bzw. Übernahme der Luftfahrtversicherung nicht darum, dem Kläger – etwa über eine Betriebshaftpflichtversicherung - für bestimmte Tätigkeitsfelder seiner Fallschirmsprungschule Versicherungsschutz zu verschaffen, sondern für das von ihm betriebene Luftfahrzeug, und zwar mit Abschluss einer Luftfahrtversicherung. Gegenstand einer solchen Luftfahrtversicherung ist denklogisch das versicherte Luftfahrzeug bzw. sein Einsatz zu den vertraglich beschriebenen Zwecken.

79

Vom Standpunkt eines verständigen Versicherungsnehmers ging es um die Absicherung sämtlicher aus dem geplanten Flugzeugbetrieb resultierenden Risiken. Diese beschränkten sich nicht auf denkbare Schadensereignisse während eines Reise- oder Geschäftsflugs oder während eines Absetzvorgangs, sondern waren auch im Zusammenhang mit Flugzeugeinsätzen zu erwarten, die zwar im weiteren Sinne den angegebenen Verwendungszwecken dienten, aber nicht unmittelbar als Reise-, Geschäfts- oder Absetzflug einzuordnen sein würden, wie etwa Werkstatt- und Abnahme Flüge, Überführungsflüge sowie Flüge zu Trainingslagern und Vergleichsspringen auf anderen Flugplätzen. Jedenfalls waren im Hinblick auf Absetzflüge nicht nur aus dem Absetzvorgang selbst, sondern insgesamt aus dem Einsatz des Flugzeugs zur Durchführung eines solchen Absetzvorgangs Schadensereignisse denkbar, die mit dem Absetzen selber nicht zusammenhängen und sowohl die mitfliegenden Personen als auch unbeteiligte Dritte treffen konnten. Die Interessenlage eines Flugzeughalters ist so darauf gerichtet, für sämtliche dieser denkbaren Schadenereignisse im Zusammenhang mit den geplanten Flugzeugeinsätzen, d. h. von der Beladung des Flugzeugs bis zum Unterstellen im Hangar, Haftpflichtversicherungsschutz zu erlangen. Eine isolierte Absicherung der im Verwendungszweck genannten Absetzvorgänge entsprach diesen Interessen ersichtlich nicht. Die Angabe der Verwendungszwecke des versicherten Luftfahrzeugs konkretisiert und begrenzt die Einstandspflicht der Beklagten so auf die Risiken, die aus den geplanten Einsätzen eines für private Reise- und Geschäftsflüge sowie insbesondere für Absetzflüge konzipierten bzw. umgebauten Flugzeugs zu erwarten waren.

80

Unabhängig davon bringt das von der Beklagten vertretene Verständnis der vertraglichen Risikobeschreibung, welches alleine das „Absetzen von Fallschirmspringern“ dem Versicherungsschutz unterwirft, erhebliche Unsicherheiten bei der weiteren Vertragsauslegung mit sich, die ersichtlich nicht den beschriebenen Vertragszwecken entsprechen.

81

82

Beschränkte sich nämlich der Versicherungsschutz auf das „Absetzen von Fallschirmspringern“ als solches, so stellte sich vom Grundsatz her schon die Frage, welcher Passagier, der nach außen hin aufgrund seiner Ausrüstung als Fallschirmspringer einzuordnen wäre, überhaupt dem Versicherungsschutz unterfallen soll. Die unerschütterliche und von vornherein gefasste Absicht des jeweiligen Mitfliegers zur Vornahme eines Fallschirmsprungs ist als Unterscheidungskriterium schon deshalb nicht geeignet, weil sich diese Absicht aus den unterschiedlichsten Gründen noch im Laufe eines Fluges ändern kann, etwa wegen veränderter Wetterbedingungen, wegen technischer oder gesundheitlicher Probleme oder einfach, weil den jeweiligen Fallschirmspringer der Mut verlässt. Es muss dem Betreiber einer Fallschirmsprungschule zudem unbenommen sein, auch die Fallschirmschüler an Bord zu nehmen, die sich den Absprung - aus welchen Gründen auch immer – von vornherein noch vorbehalten und so ohne feste Sprungabsichten das Flugzeug besteigen. Ebenso entspricht es zumindest den Interessen eines auf Gewinnerzielung ausgerichteten Fallschirmsprungbetriebes, auch solche Personen mitnehmen zu können, die eine Fallschirmsprungausbildung nur ins Auge fassen und so ohne aktuelle Sprungabsicht nur zu Informationszwecken an einem Absetzflug teilnehmen. Die Motive solcher „interessierter Laien“ unterscheiden sich nur graduell von denen des Geschädigten, der eine Sprungausbildung für sich noch nicht einmal in Betracht gezogen hat. Die jeweiligen Absichten der im versicherten Flugzeug beförderten Personen stellen so kein taugliches Abgrenzungskriterium für die Umschreibung des versicherten Risikos dar, weil die eindeutige Zuordnung der jeweils verfolgten Ziele zum vertraglich benannten Verwendungszweck des Flugzeugs aufgrund der Vielfalt und der Überschneidungen möglicher Motive nicht gelingen kann.

Soweit die Beklagte für die Beschreibung des versicherten Risikos darauf abheben möchte, dass es auf den Abschluss eines Beförderungsvertrages zum Zwecke des Fallschirmsprungs ankomme, ist nicht ersichtlich, womit sie dieses Differenzierungskriterium rechtfertigt bzw. inwieweit es für den Kläger bzw. einen durchschnittlichen Versicherungsnehmer und sein Verständnis vom zugesagten Versicherungsschutz erkennbar sein soll. Der Abschluss eines Beförderungsvertrages zum Zwecke des Fallschirmsprungs ist jedenfalls als solches nicht geeignet, die von der Beklagten übernommenen Risiken in ihrem Sinne zu begrenzen. Ein zum Zwecke des Fallschirmsprungs abgeschlossener Beförderungsvertrag gewährleistet als solcher weder die ordnungsgemäße Ausbildung bzw. Einweisung des Fallschirmspringers noch vermag er diesen davon abzuhalten, gegen die einschlägigen Sicherheitsvorschriften zu verstoßen. Umgekehrt entspräche auch die unverbindliche, rein gefälligkeitshalber zugesagte Mitnahme eines gut ausgebildeten und erfahrenen Fallschirmspringers nach der Argumentation der Beklagten offenbar dem von ihr übernommenen Risiko. Demgemäß kann der Versicherungsschutz für Schadensereignisse auf einem Absetzflug auch nach dem Verständnis der Beklagten nicht vom formalen Abschluss eines auf einen Fallschirmsprung ausgerichteten Beförderungsvertrages abhängen. 83

Soweit die Beklagte in diesem Zusammenhang auf den Ausbildungsstand des jeweiligen Mitfliegers abstellen möchte, ist dieser für die vertragliche Risikobeschreibung und damit für die streitgegenständliche Einstandspflicht der Beklagten nicht relevant. Schließlich haftet die Beklagte auch nach ihrem Verständnis für die Schädigung eines absprungbereiten Fallschirmspringers ganz unabhängig von dessen Ausbildungsstand und seiner Einweisung im Betrieb des Klägers. Der Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften und insbesondere die mangelhafte Ausbildung, Ausrüstung oder Einweisung der mitfliegenden Personen spielt so nur im Zusammenhang mit dem Eingreifen von Risikoausschlüssen bzw. bei der Frage einer grob fahrlässigen Verursachung des Versicherungsfalls eine Rolle, nicht aber bei der primär streitigen Umschreibung des versicherten Risikos. 84

Vor diesem Hintergrund stellt die Mitnahme von nicht hinreichend ausgebildeten bzw. eingewiesenen Personen entgegen der Wertung der Beklagten auch keine Erhöhung des vertraglich übernommenen Risikos dar.	85
dd)	86
Daneben ergeben sich Bedenken gegen die von der Beklagten vertretene Risikobeschreibung daraus, dass sie sowohl in der Passagier- als auch in der Halterhaftpflichtversicherung zu ungerechten und unwägbaren Ergebnissen führen kann, die mit der Vertragssystematik nicht in Einklang zu bringen sind.	87
So stellt sich im Hinblick auf die Passagierhaftpflichtversicherung die Frage, inwieweit die Beklagte bei einer Begrenzung des Versicherungsschutzes auf das „Absetzen“ als solches, d. h. auf die absprungbereiten Passagiere, einstandspflichtig sein soll, wenn das Schadenereignis nicht auf den spezifischen Risiken der jeweiligen Beförderung beruht, sondern auf einem davon unabhängigen Umstand und so sowohl reguläre Fallschirmspringer als auch nicht absprungwillige Mitflieger trifft. Anders als im streitgegenständlichen Fall, in dem sich im Unfall gerade die Gefahr der aktivierten Rettungsautomatik am Schirm des Geschädigten realisierte, sind so Schadensfälle denkbar, in denen etwa aufgrund eines technischen Defekts am Flugzeug sowohl die Fallschirmspringer als auch nicht sprungbereite Mitflieger geschädigt werden. Aus Sicht des Senats wäre es in einem solchen Fall mit der Vertragssystematik nicht zu vereinbaren, die Einstandspflicht der Beklagten von den Sprungabsichten der jeweils Geschädigten abhängig zu machen, weil diese Einstandspflicht allein von der Verwirklichung des versicherten Risikos abhängt, welches sich bei sämtlichen Geschädigten gleichermaßen auswirkt. Nach dem Verständnis der Beklagten müsste sie indes allein für die Schäden der Fallschirmspringer haften – sogar selbst dann, wenn die unbeteiligten Mitflieger zufällig ausgebildete Fallschirmspringer wären, die nur in diesem speziellen Fall nicht abspringen wollten, sondern andere Zwecke verfolgten.	88
Unwägbar wäre nach dem Verständnis der Beklagten zudem ihre Einstandspflicht (aus der Halterhaftpflichtversicherung) für Schäden Dritter, die im Zusammenhang mit einem Flug eintreten könnten, welcher zwar zum Transport von Fallschirmspringern durchgeführt wird, zugleich aber nicht sprungbereite Mitflieger befördert. Auch insoweit kann es nach der Systematik des Vertrages nicht darauf ankommen, welche Zwecke die einzelnen Mitflieger auf dem schadensträchtigen Flug verfolgt haben, weil die damit einhergehenden Risiken im Schadenereignis keinen Niederschlag finden. Erst recht kann nicht ausschlaggebend sein, welche Zwecke bei der Durchführung des Fluges überwogen, ob also die Mehrzahl der Passagiere einen Fallschirmsprung beabsichtigte. Maßgeblich kann nach der Interessenlage der Parteien und der Vertragssystematik nur sein, ob sich das im Unfall verwirklichte Risiko aus der vertraglich konkretisierten Verwendung des Flugzeugs ergibt. Insoweit hält der Senat die von der Beklagten geäußerte Befürchtung einer abredewidrigen Verwendung des versicherten Flugzeugs und eine damit einhergehende Überdehnung des Versicherungsschutzes nicht für gerechtfertigt. Wenn das versicherte Flugzeug nur unter dem äußerlichen Deckmantel eines Reise- oder Geschäftsfluges bzw. eines Absetzfluges eingesetzt würde, indem etwa zur Wahrung des Versicherungsschutzes (bzw. der Betriebszulässigkeit nach § 20 Abs. 1 LuftVG, vgl. dazu u.) ein „Alibi“-Fallschirmspringer mitgenommen würde, während das Flugzeug tatsächlich etwa zum Zwecke eines Passagier-Rundfluges eingesetzt würde, könnte die Beklagte dem Leistungsbegehren des Klägers nach § 242 BGB den Einwand des Rechtsmissbrauchs entgegenhalten. Bis zu der so umschriebenen Grenze der missbräuchlichen Verwendung des versicherten Flugzeugs bleibt sie indes für Schadensfälle, die im Zusammenhang mit den vertraglich genannten	89

Verwendungszwecken stehen, einstandspflichtig.

Die im Riskoverständnis der Beklagten angelegten Widersprüche zur Vertragssystematik hat der Senat bei Auslegung des vertraglichen Regelwerks unabhängig davon zu beachten, dass sie im streitgegenständlichen Schadenereignis nicht zum Tragen kommen. Maßstab der Auslegung des vertraglichen Regelwerks ist schließlich der verständige Versicherungsnehmers, der den Vertrag nach Wortlaut und Zweckrichtung als Ganzes zur Kenntnis nimmt (s. o.). Widersprüche und Brüche in der vertraglichen Gesamtregelung gehen dabei gem. § 305 c Abs. 2 BGB zu Lasten des Versicherers, d. h. es ist der Auslegung der Vorzug zu geben, die sich widerspruchsfrei in das Verständnis eines verständigen Versicherungsnehmers einfügen lässt (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB 72. Aufl. 2013, § 305c, Rn. 16). 90

Vor diesem Hintergrund kommt es auf die vom Landgericht erörterte Fragen eines „privaten“ Fluges bzw. einer öffentlichen oder gewerblichen Tätigkeit des Klägers nicht an, zumal sich der zugesagte Versicherungsschutz nach übereinstimmendem Verständnis der Parteien auf die einem unbestimmten Personenkreis zugänglichen und gewerblich betriebenen Fallschirmsprünge bezog. Ebenso wenig hängt die Einstandspflicht der Beklagten nach dem Vorgesagten davon ab, ob der Geschädigte G den üblichen Gefahren eines Allein- oder Tandemsprungs ausgesetzt war. 91

c) 92

Entgegen der von der Beklagten vertretenen Ansicht scheitert ihre Einstandspflicht nicht am Eingreifen von Risikoausschlüssen gem. § 4 Ziffer 1.1, 1.2 oder 1.3 AVB. 93

aa) 94

So hat die Beklagte weder dargetan, dass das versicherte Luftfahrzeug sich im Sinne von § 4 Ziffer 1.1 AVB bei Eintritt des Schadensereignisses nicht in einem Zustand befand, der den gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Auflagen über das Halten und den Betrieb von Luftfahrzeugen entsprach, noch hat sie vorgetragen, dass erforderliche behördliche Genehmigungen nicht erteilt waren. 95

Die Beklagte hat ihre vorgerichtlich geltend gemachten Beanstandungen im Hinblick auf das sog. „Springer-Kit“ schon in erster Instanz - trotz Bestreitens des Klägers - nicht durch substantiierten Tatsachenvortrag untermauert, sondern sich auch in der Berufungsinstanz darauf beschränkt, eine fehlende Zulassung des Springer-Kits nach US-amerikanischen Vorgaben bzw. die Unwirksamkeit der europäischen Zulassung in den Raum zu stellen. Damit sind indes zu dem nach § 4 Ziffer 1.1 AVB maßgeblichen Zustand des versicherten Luftfahrzeugs keine Tatsachen dargetan, die den gesetzlichen Vorgaben und behördlichen Auflagen widersprechen könnten. Die Beklagte hat weder erläutert, worin sich ein nach US-Vorgaben zugelassenes Springer-Kit von dem im versicherten Flugzeug eingebauten Springer-Kit unterscheidet, noch ist ersichtlich, inwieweit eine amerikanische Zulassung des Springer-Kits für die gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Auflagen über das Halten und den Betrieb von Luftfahrzeugen von Relevanz sein könnte. Vor diesem Hintergrund genügt der schlichte Verweis auf eine fehlende amerikanische Zulassung nicht für die Behauptung einer fehlenden erforderlichen Genehmigung iSv § 4 Ziffer 1.1 AVB. 96

bb) 97

98

Ebenso wenig scheitert der Versicherungsschutz am Fehlen einer gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigung des Luftfahrtunternehmens im Sinne von § 4 Ziffer 1.2 AVB.

Der vom Kläger in seiner Fallschirmsportschule betriebene Flugzeugeinsatz unterlag keiner gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungspflicht. Insbesondere der Unfallflug war als Absetzflug nicht genehmigungsbedürftig. 99

Eine Genehmigungspflicht ergab sich insoweit weder aus europäischen noch aus nationalen Rechtsvorschriften. So nimmt Art. 3 Abs. 3 lit b) der Verordnung EG Nr. 1008/2008 Rundflüge ausdrücklich von der grundsätzlichen Genehmigungspflicht für Luftverkehrsbeförderungen aus. Rundflüge im Sinne der Verordnung sind nach Art. 2 Nr. 6 VO EG 1008/2008 Flüge, mit denen keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist. Die vom Kläger durchgeführten Absetzflüge starten und landen - wie der streitgegenständliche Unfallflug - am selben Flughafen und stellen daher nicht genehmigungsbedürftige Rundflüge im Sinne der Verordnung EG 1008/2008 dar. 100

Solche Rundflüge sind nach nationalem Recht gem. § 20 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG zwar auch einer Genehmigungspflicht unterworfen – die indes nach § 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG ausnahmsweise nicht für Fallschirmspringer-Absetzflüge gilt. 101

Ein solcher Absetzflug wird entgegen der Wertung der Beklagten nicht dadurch zur gewerbsmäßigen oder nichtgewerbsmäßigen Personenbeförderung und damit zu genehmigungsbedürftigem Luftverkehr iSd § 20 Abs. 1 Satz 1, 2 LuftVG, dass neben den absprungbereiten Fallschirmspringern andere Personen zu anderen (subjektiven) Zwecken mit an Bord gehen. Die Genehmigungspflicht hängt vielmehr davon ab, ob sich der betreffende Betrieb als Luftfahrtunternehmen betätigt oder sich auf die Vornahme privilegierter Absetzflüge beschränkt. Damit ist der betrieblich verfolgte objektivierte Zweck des Flugzeugeinsatzes maßgeblich, nicht aber, ob dieser Zweck auch von sämtlichen Mitreisenden subjektiv mitgetragen wird. Ausschlaggebend für die Statuierung einer Genehmigungspflicht in § 20 Abs. 1 LuftVG bzw. der Ausnahmegvorschrift in § 20 Abs. 1 Satz 3 LuftVG ist nämlich der Schutz der Allgemeinheit und insbesondere der Nutzer des Luftfahrtunternehmens vor den besonderen Gefahren des Luftverkehrs, die der Gesetzgeber im Hinblick auf Absetzflüge schon dadurch gewährleistet gesehen hat, dass Fallschirmspringer ihrem Sport regelmäßig in Vereinen nachgehen und sich so schon der besonderen Gefahren des Luftsports bewusst sind. Es sollte daher im Interesse der Aufrechterhaltung und Förderung des Fallschirmsport von einer besonderen Reglementierung abgesehen werden (BT-Drs. 13/9513, Seite 28 f zu Nr. 16; Hobe/von Ruckteschell/Heyn/Roth, Kölner Kompendium Luftrecht, Band 2, 2009, Teil 1, C, Rn. 231, 252). 102

Solange ein Betrieb wie die Fallschirmsportschule des Klägers in diesem Sinne dem Fallschirmsport dient, indem er unstreitig Flüge zum Zweck des Absetzens von Fallschirmspringern durchführt, unterfällt er so keiner Genehmigungspflicht. Insoweit kann es – ebenso wie bei der Frage des versicherten Risikos – nur auf die objektiven Gegebenheiten ankommen, d. h. die besondere Ausrüstung des Flugzeugs, die Flughöhe, -strecke und -dauer sowie die Ausrüstung der Mitfliegenden. Der innere Vorbehalt bzw. abweichende Absichten einzelner Passagiere kann – wie etwa bei einem noch zögerlichen und im Ergebnis „zurücktretenden“ Fallschirmsprungschüler – als von außen nicht erkennbarer Umstand nicht maßgeblich sein für die Frage der Genehmigungspflicht des Luftfahrtunternehmens. 103

Insoweit bleibt es auch unerheblich, inwieweit der einzelne Mitflieger eines Absetzfluges – anders etwa als ein erfahrener Fallschirmspringer, anders ggf. auch als ein eingewiesener Fallschirmsprungschüler oder –tandemflieger – mit den Gefahren des Fallschirmsports vertraut ist. Denn die Ausnahme von der Genehmigungspflicht beruht nur auf der allgemeinen Annahme, dass „regelmäßig“ den Gefahren des Luftsports im Rahmen des Fallschirmsports effizient begegnet werde, schließt so aber nicht aus, dass dies in Einzelfällen auch anders sein kann. Dementsprechend schreibt das Gesetz für das Eingreifen des Ausnahmetatbestandes auch nicht vor, dass eine besondere Ausbildung oder Einweisung der Mitfliegenden vorgeschrieben bzw. nachzuweisen sei.

Dass die Aufsichtsbehörde im Rahmen der Gefahrenabwehr grundsätzlich berechtigt wäre, die vom Kläger betriebene Praxis der Mitnahme interessierter Personen im Falle eines Verstoßes gegen Sicherheitsvorschriften über entsprechende Ordnungsverfügungen zu unterbinden, spielt für die Frage der Genehmigungsbedürftigkeit keine Rolle. 105

Der vom Kläger betriebene Flugzeugeinsatz war so auch im Hinblick auf den Unfallflug nicht genehmigungsbedürftig. 106

cc) 107

Soweit die Beklagte daneben noch geltend macht, dass der den Unfallflug steuernde und neben dem Kläger als Gesamtschuldner vor dem LG Münster auf Schadensersatz in Anspruch genommene Pilot L nicht die dazu vorgeschriebene Erlaubnis gehabt bzw. ohne entsprechende Berechtigung und Befähigungsnachweise geflogen sei, rechtfertigt auch dies nicht die Annahme eines Risikoausschlusses. Auch im Hinblick auf den von der Beklagten eingewandten Ausschlusstatbestand aus § 4 Ziffer 1.3 AVB recurriert sie allein darauf, dass der Unfallflug als gewerbsmäßiger Passagiertransport einzuordnen sei, für die dem Piloten erteilte Privatpilotenlizenz nicht genüge. Nach dem Vorgesagten bleibt es indes dabei, dass der Unfallflug unabhängig von der Mitnahme des nicht absprungwilligen Geschädigten nicht als genehmigungsbedürftiger Passagiertransport, sondern als privilegierter Absetzflug einzuordnen ist, für dessen Durchführung auch nach Ansicht der Beklagten eine Privatpilotenlizenz genügt. 108

Da die Ausschlusstatbestände aus § 4 AVB nicht greifen, kommt es auf die Frage des wirksamen Ausschlusses von § 4 Ziffer 3 AVB so nicht an. 109

d) 110

Schließlich ist auch der von der Beklagten vorgebrachte Einwand einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls iSd § 81 VVG sowie die Annahme einer dadurch bedingten Leistungskürzung „auf null“ nicht gerechtfertigt. 111

Soweit die Beklagte in diesem Zusammenhang darauf abstellt, dass das versicherte Flugzeug für die Mitnahme von Passagieren schon nicht ausgerüstet gewesen sei, verkennt sie, dass der Unfallflug trotz Beförderung des nicht absprungwilligen Geschädigten nach dem Vorgesagten gerade keinen Passagiertransport darstellte, für den die einschlägigen Sicherheitsvorschriften greifen, sondern einen Absetzflug, dessen Durchführung gerade den Einsatz eines Flugzeugs mit offener Bordwand und ausgebauten Sitzen bzw. Anschnallvorrichtungen bedingte. Demgemäß ist auch in der Durchführung eines solchen Fluges ohne Erteilung einer Genehmigung nach § 20 Abs. 1 LuftVG kein Sorgfaltspflichtverstoß zu sehen. 112

Soweit die Beklagte den Fahrlässigkeitsvorwurf außerdem mit dem Auslösen der Rettungsautomatik an dem dem Verletzten angelegten Fallschirm begründet, fehlt es an der Darlegung eines den Kläger treffenden Sorgfaltspflichtverstoßes. Die Beklagte hat nicht dargetan, dass die Aktivierung der Rettungsautomatik durch die entsprechende Vertikalbeschleunigung des Flugzeugs auf einem Versehen des Klägers, insbesondere einem ihm vorwerfbaren Organisationsverschulden beruhte. Aus dem vom Kläger vorgelegten und von der Beklagten in Bezug genommenen „Handbuch für den Sprungbetrieb“ ergibt sich vielmehr, dass der Kläger den von ihm für die Durchführung von Absetzflügen eingesetzten Personen ausdrücklich vorgegeben hatte, die Sinkrate des Flugzeugs den Auslösegeschwindigkeiten der Rettungsautomatik anzupassen bzw. den Piloten über eine evtl. aktivierte Rettungsautomatik zu informieren. Dass sich die vom Kläger eingesetzten Personen vor dem Unfallflug über diese Anweisungen hinwegsetzten, so dass der Kläger Anlass hatte, die Einhaltung der von ihm vorgegebenen Sicherheitsvorschriften anderweitig sicherzustellen, ist von der Beklagten nicht vorgetragen und auch nicht ersichtlich. Ebenso wenig sind die vom Kläger vorgegebenen Sicherheitsvorschriften von vornherein ungeeignet, Unfälle durch das Auslösen der Rettungsautomatik zu verhindern. Vielmehr wäre es unstreitig nicht zu dem Unfallereignis gekommen, wenn der Pilot einerseits über die aktivierte Rettungsautomatik am Schirm des Geschädigten informiert worden wäre und andererseits seine Sinkrate entsprechend angepasst hätte.

Dass die vom Kläger am Unfalltag im Sprungbetrieb eingesetzten Personen die Einhaltung der vorgegebenen Sicherheitsvorschriften unstreitig versäumt haben, ist dem Kläger nach § 81 VVG nicht zuzurechnen. Eine Haftung des Versicherungsnehmers für das Fehlverhalten Dritter kommt nur dann in Betracht, wenn der Dritte als gesetzlicher Vertreter bzw. Organ oder als Repräsentant des Versicherungsnehmer tätig wird (vgl. Prölls/Martin/Prölls, VVG 28. Aufl. 2010, § 81, Rn. 6). Repräsentant ist, wer in dem Geschäftsbereich, zu dem das versicherte Risiko gehört, auf Grund eines Vertretungs- oder ähnlichen Verhältnisses an die Stelle des Versicherungsnehmers getreten ist. Die bloße Überlassung der Obhut über die versicherte Sache reicht dabei nicht aus. Repräsentant kann nur sein, wer befugt ist, selbständig in einem gewissen, nicht ganz unbedeutendem Umfang für den Versicherungsnehmer zu handeln (Risikoverwaltung) (vgl. nur BGH, ZfSch 2003, 411, Juris-Rn. 14; OLG Oldenburg, VersR 1998, 839; Prölls/Martin/Prölls, VVG 28. Aufl. 2010, § 28, Rn. 65). 114

Eine solche Stellung hatten weder der den Unfallflug steuernde Pilot L noch der am Unfalltag eingesetzte Sprungleiter. Die insoweit darlegungsbelastete Beklagte hat keine tatsächlichen Umstände dargelegt, aus denen sich ergeben könnte, dass der Kläger als Versicherungsnehmer diesen von ihm in seiner Fallschirmsprungschule beschäftigten Personen eine Sachwalterstellung im Hinblick auf das versicherte Flugzeug eingeräumt hätte, die seine Haftung für deren Fehlverhalten begründen könnte. Die bloße Überlassung seines Flugzeugs für die Durchführung des streitgegenständlichen Absetzflugs genügt jedenfalls nicht, um im Hinblick auf den eingetretenen Versicherungsfall den Fahrlässigkeitsvorwurf gegen den Kläger richten zu können. 115

Soweit die Beklagte schließlich in den Raum stellt, dass die vom Kläger unstreitig zugelassene Mitnahme von unausgebildeten und in die Gefahren des Fallschirmsports nicht eingewiesene Personen als erheblicher Verstoß gegen die geltenden Sicherheitsvorschriften zu werten sei, hat sie nicht dargelegt, inwieweit der darin begründete Sorgfaltspflichtverstoß für das Schadenereignis im Sinne des § 81 VVG kausal geworden ist. Insbesondere ist dem Vortrag der Beklagten nicht zu entnehmen, wie gerade die fehlende Einweisung des Geschädigten (mit) dazu geführt haben mag, dass er an dem geöffneten Rettungsschirm aus 116

dem Flugzeug herausgezogen und so verletzt wurde. Unfallursache waren nach der Darstellung der Beklagten vielmehr allein die aktivierte Rettungsautomatik bzw. die entsprechende Vertikalgeschwindigkeit – dass der Geschädigte seinen Absturz nach sachgemäßer Einweisung noch irgendwie hätte verhindern können, ist nicht ersichtlich.

Insgesamt fehlt es so an einem dem Kläger zurechenbaren Sorgfaltspflichtverstoß, der für den 117 streitgegenständlichen Unfall im Sinne des § 81 VVG kausal geworden ist.

3. 118

Die Einstandspflicht der Beklagten umfasst auch die angemessenen Kosten der anwaltlichen 119 Vertretung des Klägers durch einen von ihm ausgewählten Rechtsanwalt im Haftpflichtprozess vor dem Landgericht Münster.

Die in § 7 Ziffer 4 AVB statuierte Verpflichtung der Beklagten, die Prozessführung im Namen 120 des Versicherungsnehmers auf eigene Kosten zu übernehmen, beschränkt ihre Erstattungspflicht für die dem Kläger aufgrund ihrer Leistungsverweigerung entstandenen Prozesskosten nicht auf die von ihr dem Kläger kulanzweise angebotene Prozessvertretung durch ihre späteren Prozessbevollmächtigten. Vielmehr bleibt die Beklagte gem. § 101 Abs. 1 Satz 1 VVG umfassend zur Übernahme der außergerichtlichen Kosten verpflichtet, die dem Kläger durch die Abwehr der gegen ihn vor dem Landgericht Münster erhobenen Haftpflichtansprüche entstanden sind (vgl. Prölls/Martin/Lücke, VVG 28. Aufl. 2010, § 101, Rn. 2).

4. 121

Die Beklagte ist schließlich nach § 101 Abs. 1 Satz 1 VVG auch verpflichtet, dem Kläger die 122 von ihm bereits aufgewandten Rechtsanwaltskosten zu erstatten, soweit diese den Umständen nach geboten waren. Muss der Versicherungsnehmer die Kosten seiner Rechtsverteidigung aufgrund der Leistungsverweigerung des Versicherers selbst aufwenden, wandelt sich sein Rechtsschutzanspruch aus §§ 100, 101 Abs. 1 VVG in einen entsprechenden Zahlungsanspruch um (Prölls/Martin/Lücke aaO). Der Erstattungsanspruch des Klägers ist zumindest nach dem erstinstanzlich vorgegebenen Streitwert von 245.000,00 Euro (nach Anlage 2 zu § 13 RVG: bis zu 260.000,00 Euro) zu berechnen, so dass die von ihm in zweiter Instanz vorgenommene Klageerweiterung insoweit auch materiell gerechtfertigt ist. Allerdings beschränkt sich der Erstattungsanspruch des Klägers gem. § 101 Abs. 1 Satz 1 VVG auf die nach den Umständen gebotenen Kosten der Rechtsverteidigung. Insoweit ist für die vorgerichtliche Tätigkeit seiner Prozessbevollmächtigten nach §§ 13, 14 RVG Nr. 2300 VV lediglich eine Geschäftgebühr zu einem Gebührensatz von 1,3 anzusetzen, weil der Kläger entgegen dem schon erstinstanzlich vorgebrachten Bestreiten der Beklagten nicht näher dargelegt und unter Beweis gestellt hat, inwiefern der Umfang der anwaltlichen Bemühungen das übliche und vom Kostenverzeichnis des RVG vorausgesetzte Maß überstieg. Der pauschale Verweis auf den Umfang der durchzuarbeitenden Schriftstücke bzw. der sonstigen Sachverhaltsaufklärung sowie auf die allgemeine Schwierigkeit der Angelegenheit genügt zur Rechtfertigung eines erhöhten Gebührensatzes nicht.

III. 123

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO, die Entscheidung über die 124 vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 708 Nr. 10 Satz 1, 711 ZPO.
