
Datum: 08.12.2020
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 9 U 141/20
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2020:1208.9U141.20.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 20 O 309/19

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 27.05.2020 verkündete Urteil des Landgerichts Köln – 20 O 309/19 - wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufung werden dem Kläger auferlegt.

Das angefochtene Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit i.H.v. 110 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Der Gegenstandswert für die Berufungsinstanz wird auf 30.000,00 € festgesetzt.

Gründe:

- I. 2
- Der Kläger begehrt die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zur Gewährung von Versicherungsschutz aus dem bei ihr abgeschlossenen Kaskoversicherungsvertrag wegen des Unfallereignisses vom 23.05.2019 mit seinem versicherten Flugzeug. 3
- Der Kläger ist Eigentümer und Halter eines Flugzeuges des Typs Cessna 195 mit dem amtlichen Eintragungskennzeichen A. Dieses kann man neben der Steuerungsmöglichkeit 4

von dem linken Flugzeugführersitz aufgrund einer Doppelsteuerung auch vom rechten Sitz aus ordnungsgemäß bedienen.

Für dieses Flugzeug unterhielt der Kläger bei

5

der Beklagten einen (Voll-)Kaskoversicherungsvertrag unter der Luftfahrtversicherungsvertragsnummer 4xx8xxx6xx6 auf der Grundlage der AVB 400/2008. Der Versicherungsschein weist bzgl. der streitgegenständlichen Maschine einen Piloten-Sitzplatz aus, sowie vier Fluggast-Sitzplätze. Als Pilot ist der Kläger namentlich eingetragen. Insoweit lautet der Verwendungszweck „Private Sport-, Reise- und Geschäftsflüge“ durch B“. Ziffer 3.2.2 AVB lautet wie folgt:

6

„Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn das Luftfahrzeug durch andere als nach dem Versicherungsvertrag als berechtigt genannte Luftfahrzeugführer geführt oder zu anderen als den versicherten Zwecken verwendet wurde.“

7

Am 23.05.2019 erlitt das Flugzeug des Klägers bei der Landung eine Substanzverletzung, weil es unvorhergesehen beim Aufsetzen von der Landebahn abkam. Der Kläger befand sich zu diesem Zeitpunkt auf dem rechten Flugzeugführersitz und der Zeuge C als Flugzeugführer auf dem linken Flugzeugführersitz (Pilot in Command, PIC).

8

Der Kläger zeigte den Schaden an seinem Flugzeug am 29.05.2019 der Beklagten schriftlich auf dem ihm überlassenen Formular an und fügte weitere Unterlagen zur Wartung und Instandhaltung des Luftfahrzeugs sowie die Nachweise zur Berechtigung zur Führung bei. Die Schadenanzeige weist den Zeugen C als Führer der Flugzeugmaschine aus.

9

Die Beklagte beauftragte daraufhin einen Sachverständigen mit der Schadenbemessung.

10

Mit Schreiben vom 24.06.2019 forderte der Prozessbevollmächtigte des Klägers die Beklagte auf, den Unfall vom 23.05.2019 grundsätzlich als Schadenfall im Rahmen des Versicherungsvertrags bis zum 04.07.2019 anzuerkennen (K 2 Anlagenheft).

11

Hierauf teilte die Beklagte dem Prozessbevollmächtigten des Klägers mit E-Mail vom 27.06.2019 mit, dass nur der Kläger zur Führung des versicherten Luftfahrzeugs im Rahmen der Kaskoversicherung berechtigt gewesen sei und daher kein Versicherungsschutz für den Schaden bestehe, weil ein anderer Pilot verantwortlicher Luftfahrzeugführer gewesen sei (K 1 Anlagenheft).

12

Der Prozessbevollmächtigte des Klägers forderte daher die Beklagte mit weiterem Schreiben vom 02.09.2019 letztmalig zur Erklärung der vollumfänglichen und vorbehaltlosen Einstandspflicht aus dem Versicherungsvertrag bis zum 20.09.2019 auf (K 3 Anlagenheft). Dies lehnte die Beklagte mit Schreiben vom 17.10.2019 ab.

13

Das Landgericht hat durch das angefochtene Urteil vom 27.05.2020 – 20 O 309/19 -, auf das wegen der Sachverhaltsdarstellung im Übrigen und der Anträge Bezug genommen wird, die Klage abgewiesen.

14

Zur Begründung wird ausgeführt, die Feststellungsklage sei gemäß § 256 ZPO insbesondere im Hinblick auf das erforderliche Feststellungsinteresse zulässig, weil von der Beklagten als großem Versicherungsunternehmen erwartet werden könne, dass sie auf ein Feststellungsurteil hin leiste.

15

16

Der Kläger könne aber nicht die Feststellung verlangen, dass die Beklagte aus dem Unfallereignis vom 23.05.2019 vertragsgemäß einzustehen habe, weil insoweit zwischen den Parteien aufgrund des Schadenereignisses kein feststellungsfähiges Rechtsverhältnis in Bezug auf eine Eintrittspflicht bestehe. Ihm stehe kein Anspruch gemäß § 1 VVG i.V.m. dem Versicherungsvertrag auf bedingungsgemäßen Versicherungsschutz aus dem streitgegenständlichen Ereignis zu.

Der Eintritt des Versicherungsfalles sei zwar unstreitig. Die Leistungspflicht der Beklagten sei aber gemäß Ziff. 3.2.2 AVB ausgeschlossen, weil entgegen den Angaben im Versicherungsschein zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Ereignisses der Zeuge C das Flugzeug geführt habe. 17

Nach dieser Bestimmung liege ein Leistungsausschluss vor, wenn das versicherte Flugzeug durch einen anderen als den im Versicherungsvertrag genannten berechtigten Flugzeugführer geführt werde, was vorliegend der Fall gewesen sei. Nach der Schadenanzeige sei zum Zeitpunkt des schadenbehafteten Ereignisses der nicht im Versicherungsvertrag genannte Zeuge C als Flugzeugführer genannt. Von diesem sei auch nach der Bestätigung des Klägers in der mündlichen Verhandlung das Flugzeug in dem genannten Zeitpunkt geführt worden und nicht von dem im Versicherungsvertrag genannten Piloten, dem Kläger. Unerheblich sei, dass der Kläger jederzeit die Möglichkeit zum Eingreifen gehabt habe. 18

Bei der Klausel gemäß Ziff. 3.2.2 AVB handele es sich nicht um eine sog. verhüllte vertragliche Obliegenheit, weil die Bestimmung klar und deutlich als Ausschluss gekennzeichnet und der Versicherungsschutz überdies nicht von einem Verhalten des Versicherungsnehmers abhängig sei, so wie es bei vertraglichen Obliegenheiten regelmäßig der Fall sei. Darauf, ob der Versicherungsfall auch bei verantwortlicher Führung des Flugzeugs durch den Kläger eingetreten wäre, komme es daher nicht an. 19

Die Klausel in Ziff. 3.2.2 AVB sei auch nicht wegen unangemessener Benachteiligung i.S.v. § 307 BGB unwirksam, weil eine sog. offene Pilotenklausel im Gegensatz zu einer hier vereinbarten geschlossenen Pilotenklausel, die verbunden sei mit einer geringeren Prämie, verbreitet und möglich sei. Im Übrigen überwiege das legitime Interesse des Versicherers zu wissen, welches Risiko er versichere. Dazu gehöre das Wissen, welche Personen das Flugzeug vertragsgemäß führen sollen. Auch in vergleichbaren Fällen in der Kfz-Kaskoversicherung könne der Fahrerkreis zwecks Reduzierung der Prämie eingeschränkt werden. 20

Der Ersatz von Rechtsanwaltskosten stehe und falle mit dem Hauptanspruch. 21

Der Kläger verfolgt mit der Berufung sein erstinstanzliches Klagebegehren uneingeschränkt weiter. 22

Der Kläger wendet ein, das Landgericht habe sich bei der Annahme des Ausschlusses der Leistungspflicht der Beklagten wegen Ziff. 3.2.2 AVB und der Einordnung dieser Klausel als Risikoausschluss nicht mit seiner – des Klägers – Argumentation hinsichtlich der Unfallursächlichkeit der Flugzeugführung durch den Zeugen C für die Unfallverursachung und des klägerischen Verschuldens auseinandergesetzt. 23

Ähnliche Klauseln wie die vorliegende seien nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung nicht als Risikobegrenzung, sondern als sog. verhüllte Obliegenheiten qualifiziert worden, wie z.B. im Urteil des BGH vom 14.05.2014, - IV ZR 288/12 -, in NJW 24

2014, 3450). Das Landgericht habe sich mit dieser Problematik nicht befusst und die Klausel nicht rechtlich gewürdigt, sondern schlicht aus der Überschrift „Ausschluss“ geschlossen, dass es sich bei der Klausel in Ziff 3.2.2 AVB deshalb um einen Risikoausschluss handele.

Der falschen Sichtweise des Landgerichts, dass der Versicherungsschutz nach dieser Klausel nicht von einem Verhalten des Versicherungsnehmers abhängig sei, sei mit der höchststrichterlichen Rechtsprechung entgegenzuhalten, dass der Wortlaut allein nicht zu der Annahme eines Risikoausschlusses führen dürfe. Außerdem spreche gerade der materielle Gehalt der Klausel in Ziff. 3.2.2 nach dem vom BGH entwickelten Grundsatz eindeutig für eine verhüllte Obliegenheit, so dass auch Aspekte der Ursächlichkeit und des Verschuldens hätten Berücksichtigung finden müssen. Dies habe das Landgericht nicht berücksichtigt und sich eine umfassende Würdigung des Falles erspart, obwohl dieser dazu Anlass biete. Er – der Kläger – habe seine Obliegenheit nach Ziff. 3.2.2 AVB weder vorsätzlich noch grob fahrlässig verletzt. Er sei bei seiner Positionierung auf dem rechten Sitz und der Positionierung des Zeugen C auf dem linken Sitz davon ausgegangen, dass es keinen Unterschied mache, wer wo Platz nehme, weil die Maschine von beiden Sitzen aus steuerbar gewesen sei. 25

Einem Alleinflug des – als Pilot und Ausbilder – höher qualifizierten Herrn C hätte er – der Kläger - wegen des dann entfallenden Versicherungsschutzes nicht zugestimmt, wenn es sich nicht um ein üblicherweise auch als Schulflugzeug genutztes Flugzeug mit Doppelsteuerung von zwei gleichwertigen Pilotenplätzen aus gehandelt hätte. Ihm sei durchgehend eine jederzeitige Übernahme der Alleinkontrolle möglich gewesen. Er habe dem Zeugen C, der als Sachverständiger auch Pilotenprüfungen abnehmen dürfe, bei dem Unfallflug nur die technische Bedienung des Flugzeug überlassen, weil er sein Flugzeug in besseren Händen als seinen eigenen habe wähnen dürfen. Dies mag das Landgericht als „Führung des Flugzeugs“ angesehen haben. Die Verantwortlichkeit für den Flug habe er aber weder abgeben noch sein Flugzeug oder dessen Versicherungsschutz gefährden wollen. 26

Seine Verhaltensweise, dem erfahrenen Piloten respektvoll den linken Cockpitplatz zu überlassen, ohne dabei das Kommando/die Führung im Rechtssinne über sein Flugzeug abzugeben, stehe auch im Einklang mit der Rechtslage. Nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA) sei der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bediene, für den Betrieb des Luftfahrzeugs im Einklang mit dieser Vorschrift verantwortlich. Bei der Qualifikation als Pilot komme es nicht darauf an, wer die Instrumente des Flugzeugs bediene, was das Landgericht nicht gewürdigt habe. Er habe die Obliegenheit gemäß Ziff. 3.2.2 AVB allenfalls fahrlässig verletzt, also nicht in dem Maße, dass eine völlige Leistungsfreiheit der Beklagten gerechtfertigt sei, deren versichertes Risiko sich durch sein Verhalten nicht erhöht habe. 27

Es fehle auch an der erforderlichen Ursächlichkeit der Obliegenheitsverletzung für den Schadeneintritt, weil er jederzeit in den Geschehensablauf habe eingreifen können. Dafür sei unerheblich, wer auf welchem Sitz des Flugzeugs gesessen habe und wer wann während des Flugs die Instrumente bedient habe. Aufgrund seiner Qualifikation und seiner Berechtigung sei der Zeuge C luftrechtlich gesehen weitaus erfahrener gewesen als er selbst. 28

Hätte er vor dem Flug der Beklagten sein Vorhaben, den Zeugen C links das Steuer übernehmen zu lassen, angekündigt und um Freigabe gebeten, hätte die Beklagte dies im eigenen finanziellen Interesse oder gegen Anforderung einer Zusatzprämie nicht abgelehnt, soweit der Pilot eine höhere Qualifikation als der Versicherungsnehmer habe. Die Klausel in Ziff. 3.2.2 AVB diene dem Schutz des Versicherers vor Erhöhungen des versicherten Risikos, auf das er seine Prämie kalkuliere. Er sei zur Tragung des Risikos bereit gewesen, dass er 29

als Hobbypilot darstelle. Bei einer Anfrage des Hobbypilots, ob er ausnahmsweise einem Profipilot mit „höheren Scheinen“ und erheblich mehr Ausbildung und Flugerfahrung das Steuer auf einem Flug überlassen dürfe, werde die Versicherung entweder ausnahmsweise ihr „ok“ geben und damit die „Ausschlussklausel“ einmalig außer Kraft setzen oder gegen Anforderung einer Zusatzprämie.

Soweit dem Zeugen C die Landung seitenwindbedingt misslungen sei, spreche Einiges dafür, 30
dass er – der Kläger - im Hinblick auf seine Unerfahrenheit in derselben Situation die Maschine oder sogar ihre Insassen noch deutlich stärker beschädigt hätte.

Der Kläger beantragt, 31

unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Köln vom 27.05.2020 - 20 O 309/19 wird 32
festgestellt,

1. dass die Beklagte verpflichtet ist, ihm aufgrund des Unfallereignisses vom 23.05.2019 aus 33
dem bei der Beklagten für ihn bestehenden Kaskoversicherungsvertrag Nr. 4xx8xxx6xx6 für die Beschädigung an dessen dort versichertem Luftfahrzeug, Eintragskennzeichen A, Typ Cessna 195, vertragsgemäßen Schadensersatz zu leisten, und zwar die Kosten zur Wiederherstellung und im Falle des Totalschadens den Wiederbeschaffungswert bis zur Höhe der Versicherungssumme abzüglich der Selbstbeteiligung des Klägers in Höhe von 5.000,00 €.

2. dass die Beklagte verpflichtet ist, ihn von nicht anrechenbaren außergerichtlichen Kosten 34
der Rechtsverfolgung gem. Nr. 2300 VV RVG, §§ 13, 14 RVG in Höhe von 1.358,86 € nebst Verzugszinsen in Höhe von 5 %-punkten über dem Basiszins seit dem 20.09.2019 freizustellen.

Die Beklagte beantragt, 35

die Berufung zurückzuweisen. 36

Die Beklagte ist der Berufung des Klägers unter Verteidigung des angefochtenen Urteils und 37
Wiederholung ihres erstinstanzlichen Vorbringens entgegengetreten. Wegen der Einzelheiten wird auf die Berufungserwiderung vom 29.09.2020 (Bl. 100 ff. d.A.) verwiesen.

Zweifelsfrei stehe fest, dass das Luftfahrzeug im Unfallzeitpunkt nicht vom dem nach dem 38
Versicherungsvertrag berechtigten Luftfahrzeugführer, dem Kläger, sondern von dem Zeugen C geführt worden sei.

Die geschlossene Pilotenklausel sei nach ständiger Rechtsprechung aller Obergerichte 39
sowohl vom klaren Wortlaut als auch nach dem Inhalt eine Risikobeschreibung, weil es einen erheblichen Unterschied mache, ob das Luftfahrzeug nur versichert sein soll, wenn nur eine, der Versicherung namentlich bekannte Person dieses führen dürfe, oder ob eine unbestimmte Anzahl unbekannter Piloten in den Versicherungsvertrag einbezogen werden soll. Deshalb gebe es bei der geschlossenen Pilotenklausel auch erheblich niedrigere Prämien. Die Kenntnis, wer das Luftfahrzeug berechtigterweise führe, liege im Interesse des Versicherers. Es liege keine verhüllte Obliegenheit vor. Das klägerseits zitierte Urteil des BGH vom 14.05.2014 - IV ZR 288/12 - betreffe einen völlig anderen Fall.

Das Landgericht habe sich auch bei der Annahme, dass der Risikoausschluss nicht vom 40
Verhalten des Versicherungsnehmers abhängig sei, mit der Problematik auseinandergesetzt. Nach dem Versicherungsvertrag und dem Willen des Versicherers – im Übrigen auch des

Versicherungsnehmers bei Vertragsabschluss – sollte gerade nur eine Person versichert sein und nicht eine weitere. Anderenfalls wäre es unproblematisch möglich gewesen, eine „offene Pilotenklausel“ zu vereinbaren, was der Versicherungsnehmer i.d.R. wegen der dann geschuldeten höheren Prämie nicht wolle.	
Unerheblich sei daher, ob sich vorliegend das Risiko erhöht habe, ob der verantwortliche Luftfahrzeugführer höher qualifiziert sei als der Versicherungsnehmer und ob der Versicherungsnehmer durchgehend jederzeit die Alleinkontrolle hätte übernehmen können oder nicht. Letzteres sei im Übrigen nicht vorgetragen und diese Situation sei auch nicht eingetreten.	41
Falsch und von der Beklagten bestritten sei der neue Sachvortrag des Klägers, er hätte dem erfahrenen Piloten respektvoll den linken Sitzplatz überlassen, ohne dabei das Kommando/die Führung im Rechtssinne über sein Flugzeug abzugeben. Damit setze sich der Kläger in eindeutigen Widerspruch mit seinem eigenen Sachvortrag in der Klageschrift. Der Zeuge sei Pilot gewesen.	42
Hinsichtlich des Risikoausschlusses komme es auch weder auf Verschulden noch auf Kausalität an.	43
Wegen aller weiteren Einzelheiten im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.	44
II.	45
Die zulässige Berufung hat aus den zutreffenden Gründen der angefochtenen Entscheidung, die durch das Berufungsvorbringen nicht entkräftet werden, keinen Erfolg. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Gründe des Senatsbeschlusses vom 05.11.2020 Bezug genommen. An der dort geäußerten Auffassung hält der Senat nach erneuter Beratung in teilweise geänderter Besetzung uneingeschränkt fest.	46
Das ergänzende Vorbringen des Klägers im Schriftsatz vom 03.12.2020, welches keine neuen und nicht bereits im Hinweisbeschluss vom 05.11.2020 behandelten rechtlichen oder tatsächlichen Einwände beinhaltet, rechtfertigt keine abweichende rechtliche Beurteilung.	47
Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung und eine Entscheidung nach mündlicher Verhandlung ist zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung ebenfalls nicht erforderlich (§ 522 Abs. 2 S. 1 ZPO).	48
Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 711 ZPO.	49